

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY
LOPP i ARP
No 5 MAJ 1930

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK VIII.

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Komitet Redakcyjny stanowią: płk. S. Abżołtowski, red. Z. Dębicki, inż. K. Filipowski, gen. E. de Henning Michaelis, dr. Z. Martynowicz, inż. St. Rudziński, dyr. W. Rumbowicz, inż. Wł. Srzednicki, dr. K. Vacqueret, prof. Cz. Witoszyński.

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 12 zł. —, półrocznie 6 zł. —, kwartalnie 3 zł.; Nr. pojed. 1 zł. 20 gr.
Abonnement: zagranicą: „ 12 fr. szw. „ 6 fr. szw. „ 3 fr. szw. „ 1 fr. 20 c.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: $^{1}/_{1}$ — 500 zł., $^{1}/_{2}$ — 270 zł.; przed tekstem $^{1}/_{1}$ — 350 zł., $^{1}/_{2}$ — 200 zł., $^{1}/_{4}$ — 125 zł.; poza tekstem: $^{1}/_{1}$ — 280 zł., $^{1}/_{2}$ — 150 zł., $^{1}/_{4}$ — 85 zł., $^{1}/_{8}$ — 50 zł. $^{1}/_{16}$ 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11$^{1}/_{2}$ do 12$^{1}/_{2}$.

Reprezentacje:

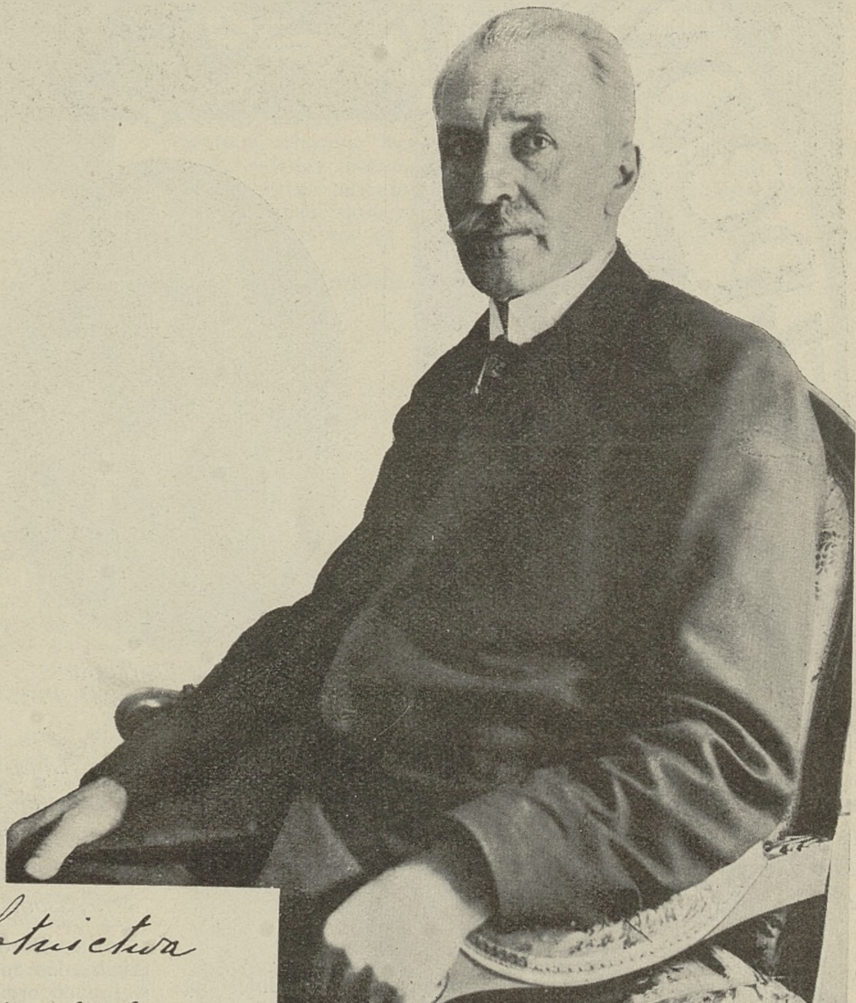
W KRAJU: Katowice: firma Boisar, Mickiewicza 34. — **Poznań:** Red. Stefan Senft-Fontana, pl. Wolności 10. **Włocławek** L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel 195.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK VIII. — Nr. 5 (80). MAJ 1930.



Pomyślny rozwój lotnictwa i obrony przeciwgazowej winien być jedną z najważniejszych trosk każdego obywatela, on bowiem zapewnia bezpieczeństwo Państwa.

I. Mościcki

„Tydzień L. O. P. P." jest wielkim świętem całego lotnictwa. Świętem samolotów, lotnisk, hangarów. Świętem tych wszystkich, którym drogie jest powietrze i którzy rozumieją dlaczego „spółczesnemu człowiekowi za ciasno jest na ziemi?"

W tygodniu tym „Lot Polski" wzywa wszystkich swych Czytelników do jaknajwiększego wzięcia udziału w tej uroczystości przestworzy. Zapomnijmy o ziemi, oderwijmy się od niej, latajmy! Nie wzlatujmy jednak tylko sami, niech pofruną za nami nasze myśli i czyny. *Redakcja.*



Juljan Eberhardt
Prezes Zarz. Gł. L. O. P. P.

Dziedzina powietrzna i gazów jest dzisiaj polem gorączkowej pomysłowości i wytężonej pracy nad jej wyzyskaniem dla ułatwienia świadczeń międzynarodowych zarówno przyjaznych jak wrogich. Każdy naród ma interes i obowiązek uczestniczenia w tej pracy, a Polska wobec swego położenia w Europie — więcej od innych. Dlatego obok zabiegów Rządu niezbędny jest w tem u nas większy wysiłek całego społeczeństwa ujmowany organizacyjnie przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

W ciągu jednego tygodnia każdego roku wzmaga Liga na całym obszarze Państwa propagandę swoich zadań i wzmacnia gromadzenie swoich funduszów, których potrzeba jest wielka. W roku bież. Tydzień LOPP'u przypada na 18—25 maja. Niech w tym czasie nikt nie omija sposobności wspomożenia Ligi chociaż skromną ofiarą. Niech nikt nie odmawia Lidze swego poparcia moralnego i czynnego przez zapisanie się do liczby jej członków.

J. Eberhardt. Prezes Zarządu Gł. L.O.P.P.

• • •

Hasłem dzisiejszej ankiety zatytułowanej „z podniesioną przyłbicą" jest: s a m i o s o b i e.

Przedstawiciele Prezydjum Zarządu Głównego opowiedzą nam to, co niejednemu wyjaśni istotę Lopu.

Propagujmy! Wyjaśniajmy! Uczmy!, a może coś z tego wyjdzie i niejeden pan bardzo zajęty swojemi sprawami, znajdzie chwilę czasu na zajęcie się sprawami instytucji, która...

Lecz nie uprzedzajmy wypadków.

Uwaga! L. O. P. P. ma głos!

Wywiad z inż. Stan. Rudzińskim, wiceprezesem Zarz. Gł L.O.P.P. (lotnictwo):

Inżyniera Stanisława Rudzińskiego zastałem przy pracy. Nie słyszał jak wchodziłem, dopiero gdy stanąłem przy nim, podniósł głowę.

— Bardzo pana przepraszam, lecz... Liga rozrosła się tak bardzo, że wymaga od członków Zarządu znacznie więcej niż w innych organizacjach sprawy tego wymagają lecz mimo nawału prac chętnie służę.

— Przyszedłem zrobić mały wywiadzik o Lopie panie prezesie — odpowiedziałem.

— O Lopie, a dla jakiego pisma jeśli wolno wiedzieć?

— Dla „Lotu Polskiego".

— Przecież „Lot Polski" i tak dużo pisze o Lidze jako jej oficjalny organ?

— Tak, ale sama Liga nigdy nie mówiła o Lidze, artykuł ten zatytułowałem „Bez przyłbicy".

— Niech już będzie — mówi z uśmiechem prezes Rudziński — tylko niech pan na chwilę zapomni o tem, że jest pan dziennikarzem, bo aczkolwiek bardzo szanuję prasę, ale wy panowie macie niekiedy za dużo fantazji, która was czasami ponosi.



Wiceprezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. St. Rudziński.

— Postaram się, panie prezesie — powiedziałem, starając się zrobić jak najbardziej wzbudzający zaufanie wyraz twarzy.

— Chciałem się coś nie coś dowiedzieć o ogólnym rozwoju Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

— Będzie być może lepiej abym to panu napisał — odpowiedział.

— Jak pan prezes uważa.

Niedługo ołówek inżyniera Rudzińskiego zaczął żwawo biec po rozłożonym na biurku papierze.

Oto co napisał prezes Rudziński:

„L. O. P. P. rozrosła się wszerz i wgłąb. Wszerz, gdyż w ostatnich czasach rozpoczęła pracę lotniczą i gazową w zwartym zespole organizacyj społecznych jak Federacja Obrońców Ojczyzny, Strzelec, Związek Młodzieży Wiejskiej, Harcerstwo, Straże ogniowe, wykorzystując te zespoły dla przygotowania obrony lotniczej i ochrony od gazów; wgłąb, bo obejmujemy coraz nowe dziedziny prac dla Państwa w czasie pokoju i w chwilach zawieruchy, jak przeszkolenie gazowe, organizację społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej.

Niema prawie takiej dziedziny w lotnictwie gdzie grosz publiczny, gromadzony w L. O. P. P. staraniem ofiarnem tysięcy pracowników bezinteresownie pracujących, nie był wydatkowany podtrzymując prace już rozpoczęte, już tworząc nowe, wyprzedzając niejednokrotnie poczynania państwowe.

Czy weźmiemy budowę lotnisk których L. O. P. P. wybudowała około 17, koszt których wyniósł około 3 miljony złotych, czy szkolenie personelu fachowego (utrzymuje dwie szkoły, koszt utrzymania ktorych wynosi około 250.000 złotych rocznie), czy stypendje dla młodzieży, dla inżynierów wyjeżdżających na studja zagranicę, czy popieranie konstrukcji krajowych zwłaszcza samolotów o mocy mniejszej t. zw. awionetek; szczególnie rozwój tego typu płatowców w Polsce wyłącznie prawie jest zasługą L. O. P. P., która pieniężnie i moralnie wspierając konstrukcje polskie doczekała się poważnego dorobku, dzięki któremu po raz pierwszy w poważnej liczbie będą mogły polskie barwy święcić udział w międzynarodowych zawodach sportowych.

Czy sport lotniczy w Polsce mógł rozwinąć się tak pięknie i w tak krótkim czasie gdyby nie pomoc L. O. P. P. i pieniężna i moralna przeciwko zbyt formalnemu traktowaniu spraw w początkach powstawania ze strony pewnych osób i czynników decydujących o pomocy państwa dla sportu. W roku bieżącym dokańczamy budowy szkoły pilotów w Radomiu, kontynujemy budowę dużej Szkoły Gazowej w Warszawie, wybudowaliśmy dla młodych konstruktorów kosztem 180.000 zł. duże warsztaty.

Wspomnieć muszę o szeroko zakrojonej propagandzie lotniczej i gazowej, a zwłaszcza wśród młodzieży. W roku bieżącym zaopatrując szkoły powszechne w bibljoteczki i tablice poglądowe o lotnictwie i ochronie przed gazami wysyłamy około 100.000 tomów i 50.000 tablic.

I to wszystko z funduszów społecznych **bez grosza subwencji** państwowych. I tak z drobnych ofiar rocznie wpływa około 3.500.000 złotych.

Rośniemy wgłąb, bo L.O.P.P. staje się organizacją zwartą, dyscyplinowaną, gdzie wyższe Zarządy mają coraz większy posłuch, a nie luźnym zlepkiem Zarządów Komitetów.

Mimo tych wysiłków z przykrością muszę podkreślić, że nie znajdujemy zrozumienia i poparcia w szczytach organizacji Rządowej. Rozumieją nas i popierają ci tylko z Rządu, którzy z tytułu swych urzędów współpracują z nami jak Departament Lotnictwa z pułk. Rayskim na czele, Wydział lotnictwa z p. pułk. Filipowiczem, Sztab Gł. w szczególności p. generał Kwaśniewski. Inni traktują Ligę jak jedną z organizacji humanitarnych, jak pomoc ofiarom wojny, jak liczne tow. opieki nad różnemi sprawami drugorzędnemi z punktu widzenia obrony Państwa.

Wyrazem tego niedoceniania znaczenia L. O. P. P., wynikającego tylko z braku chęci zapoznania się z jej pracami, jest niewyjęcie Ligi z pod niedawno wydanego w urzędach państwowych zakazu zbierania dobrowolnych drobnych ofiar na rzecz instytucji społecznych. Nie może być mowy o przeoczeniu, gdyż interwencja u obecnego premjera pułk. Sławka nie dała owoców. A przecież budżet L.O.P.P. około 3.500.000 popowstaje między innemi i z tych ofiar, a z tych sum dobrowolnie składanych ofiar, **a nie z podatków** tworzy L.O.P.P. sumy poważne, które dziś przy szczupłym budżecie państwa są poważnym uzupełnieniem **tego budżetu**.

Czas najwyższy aby w Polsce o lotnictwie decydowali fachowi, czujący i myślący o tych sprawach ministrowie samodzielni z własnym budżetem, czas najwyższy pomyśleć o centralnej władzy lotniczej. W sprawie organizacji władz centralnych i innych aktualnych, złożyliśmy odpowiedni memorjał". — Inż. Rudziński skończył.

Spojrzałem na niego. Był naprawdę głęboko przejęty i wzruszony.

— Oto człowiek — pomyślałem — który naprawdę kocha powietrze.

* * *

Wywiad z doktorem Zenonem Martynowiczem wiceprezesem Zarządu Głównego L.O.P.P. (gazy).

— Chciałem panu powiedzieć — rzekł dr. Martynowicz parę słów o tem jaką rolę przeznacza Liga Obrony Powietrznej



Wiceprezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz.

i Przeciwgazowej „Lotowi Polskiemu" jako jej organowi oficjalnemu w propagandzie gazowej.

Dla ludzi nieuświadomionych gazy są rzeczą straszną, na wspomnienie których odwaga opuszcza nawet jednostki bardzo śmiałe.

Upiór wojny współczesnej.

Powszechnie zgodzono się, że na wypadek wojny w przyszłości, walka gazowa wysunie się na plan pierwszy, że istnieje możliwość wytrucia całych wsi, lub miast i że aby tego uniknąć dostatecznie jest w czasie pokoju przygotowywać już ludność do obrony.

Wszyscy się z tem oddawna teoretycznie zgodzili, w praktyce jednak traktują groźbę gazową jak bajkę o żelaznym wilku, podobnie jak się mówi o żółtem niebezpieczeństwie, lub o innych strasznych historjach.

Istotnie to jest okropne, lecz na razie świeci słońce, a więc nie martwmy się.

„Mądry Polak po szkodzie" mówi przysłowie. Powstała jednak instytucja, która pragnie zadać kłam temu przysłowiu.

Instytucją tą jest L O.P.P.

Organizujemy kursy, uświadamiamy, uczymy, lecz nic na świecie chyba nie wymaga takiej propagandy i zrozumienia jak właśnie gazy.

Doniosłe to zadanie powierza Liga „Lotowi Polskiemu", który ma przed sobą potrójną misję: 1) wytłumaczyć społeczeństwu co to są gazy, 2) zainteresować gazami, 3) zachęcić do bliższego zajęcia się niemi.

Jakie są zdaniem pana prezesa najpraktyczniejsze sposoby spełnienia przez „Lot Polski" swojej misji.

— Ach bardzo proste: popularne artykuły, ciekawe wydarzenia na tle gazowem, opowiadania, nowele, wreszcie opisy kursów i wyjaśnienia wyniesionych stąd korzyści.

Zresztą — ciągnął dr. Martynowicz — niech pan nie sądzi, że gazy w czasie pokoju nie mają żadnego znaczenia.

Są zawsze więcej aniżeli aktualne.

— Przyznam się, że nie rozumiem dokładnie ich pokojowego znaczenia — wtrąciłem rumieniąc się najprawdopodobniej aż po białka oczu.

— Otóż to. I pan nie jest wyjątkiem.

Więc przedewszystkiem jako środek dezynfekcji sanitarnej. Wiadomo jest panu zapewne, że używamy gazów nietylko przeciw ludziom lecz przeciw pasożytom ludzkim, które przenoszą bakterje tyfusu plamistego (duru).



Wiceprezes Zarządu Gł. L O. P. P. pułk. dypl. inż. L Rayski.

W czasie wielkiej epidemji tyfusowej, która zaraz po wojnie nawiedziła Polskę musiano dezynfekować domy mieszkalne kilku województw kresowych cyanowodorem aby opanować i zdusić epidemję

Ratowano tem nieraz życie setkom ludzi.

Humanitarna akcja gazów.

Leśnictwo i ogrodnictwo zyskały sobie również w nich potężnego sprzymierzeńca.

Walka chemiczna ze szkodnikami roślinnemi okazała się najbardziej skuteczną.

Wreszcie gazy oddawać będą, oddają już nawet wielkie usługi policji w walce z bandytami, lub podczas rozruchów ulicznych. Bomby łzawiące lub pistolety gazowe naładowane łzawiącemi, zupełnie dla zdrowia nieszkodliwemi pociskami są o wiele skuteczniejsze i bardziej ludzkie od ołowiu.

Wogóle uważam, że niesłusznie okrzyczano niezwykłą barbarzyńskość wojny chemicznej. Jest to broń straszna o ile jest skierowana przeciwko nieumiejącemu się bronić nieprzyjacielowi,

Lecz nawet już w czasie Wielkiej Wojny wszystkie statystyki wykazują, że znacznie mniej ludzi ginęło od gazów (wielu udało się zupełnie odratować), aniżeli od pocisków

Przyszłość, jeżeli uświadomienie gazowe rozwinie się należycie, nie przedstawia się tak tragicznie.

Nie powinniśmy *tylko* umieć bronić się przeciwko chemicznemu wrogowi, umieć obchodzić się z maskami i ubiorami ochronnemi, lecz również zwrócić uwagę i na fabrykację.

Powracając do „Lotu Polskiego" powiedział dr. Martynowicz.

Zagadnienie sprawy obrony przeciwgazowej winno być stale poruszanem na łamach naszego pisma. Sprawa powyższa powinna za pośrednictwem Lotu przeniknąć do najszerszych warstw społeczeństwa, obrona przeciwgazowa bowiem jest kwestją życia i bezpieczeństwa każdego poszczególnego obywatela. O ważności tej sprawy najlepiej świadczy fakt, że kiedy przed ośmiu laty nikt oprócz Polski zagadnieniem powyższem się nie interesował, to dzisiaj we wszystkich prawie państwach Europy dla tej sprawy istnieją specjalne Towarzystwa subwencjonowane niekiedy bardzo wydatnie przez dotyczące rządy.

Za przykładem Polski powstałe Towarzystwa rozwijają gorączkową pracę w całej Europie, a Międzynarodowy Czerwony Krzyż wychodząc z założenia, że sprawa obrony przeciwgazowej jest kwestją międzynarodową, powołuje dla badania jej specjalną komisję ekspertów, która zkolei nakłada na wszystkie państwa obowiązek przygotowania obrony ludności cywilnej na wypadek wojny.

W Lozannie organizuje się również ostatniemi czasy Międzynarodowy Fioletowy Krzyż, którego zadaniem ma być wyłączna obrona przeciwgazowa ludności cywilnej. Niema prawie dnia, aby przy przeglądaniu fachowej i codziennej prasy zagranicznej nie spostrzec kilku artykułów, omawiających jużto zagadnienia obrony przeciwgazowej, jużto podających pewne wyniki lub nowe poczynania w tej sprawie.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która przed ośmiu laty, wówczas jeszcze pod firmą Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej, pierwsza w Europie rozpoczęła swą działalność, posiada i dużą zasługę i słusznie należącą się jej chlubną kartę w tych poczynaniach, które dzisiaj należą do najbardziej żywotnych zagadnień narodów Europy.

Musimy pamiętać o tem, że w pracy tej, którą tak ładnie rozpoczęliśmy, nie wolno nam dać się wyprzedzić. Musimy pamiętać o tem, że od dobrze zorganizowanej obrony przeciwgazowej zależy nietylko bezpieczeństwo Rzeczypospolitej ale i bezpieczeństwo naszych rodzin—bezpieczeństwo nas samych. Musimy pamiętać o tem, że dobre przygotowanie obrony przeciwgazowej będzie dla nas najlepszą gwarancją stałego pokoju.

„Lot Polski", który dociera do najszerszych warstw społeczeństwa, który znajdzie się zarówno w chacie wieśniaczej jak i w ręku rzemieślnika czy pracownika umysłowego, „Lot Polski", który w młodzieży naszej budzi zamiłowanie do lotnictwa i uświadamia ją o procesach chemicznych obrony przeciwgazowej, ten „Lot Polski" powinien i nadal być pośrednikiem pomiędzy najszerszemi warstwami obywateli Rzeczypospolitej, a tymi fachowymi organami Ligi, które pracują nad ich bezpieczeństwem.

Obecnie przed samym tygodniem Lopu zwracamy się do wszystkich Czytelników „Lotu Polskiego" z gorącym apelem, aby zwrócili baczną uwagę na wszystko to co się o gazach pisze i mówi.

Napisy: *Strzeżcie się przed wojną gazową* nie są może tak gołosłowne jak zdaje się wielu. Tu niema frazesów.

Lecz pamiętając o możliwościach wojny nie zapominajmy o pokoju i o wielkich dobrodziejstwach, które wyświadczyć mogą gazy.

* * *

Wywiad z pułk Ladomiłem Rayskim, Szefem Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk., wiceprezesem Zarz. Gł. L. O. P. P. (departament).

Idąc do pułk. Rayskiego podziwiałem ruch na lotnisku w słoneczny, pogodny, wiosenny dzień.

Myślałem nad tem jak nudną rzeczą musi być odpowiadanie na dziennikarskie ankiety dla lotnika, zwłaszcza dla tak rasowego lotnika jak pułk. Rayski.

Lecz trudno. Obowiązek jest obowiązkiem. Żadna praca nie hańbi choć rzadko która zaszczyt przynosi. Dziennikarstwo jest ostatecznie też fachem, a dziennikarz jeśli kto jest trochę wyrozumiały też człowiekiem.

Gdy nie zauważyłem w przyjęciu p. Szefa Departamentu żadnych objawów złego humoru, pomyślałem sobie „że jednak ci lotnicy mają żelazne nerwy".

Pierwsze swoje pytanie rzuciłem jak pocisk

— Czem jest dla Departamentu Aeronautyki Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, panie pułkowniku?

— Czem jest, o tem wiedzą wszyscy: sojusznikiem i przyjacielem. Lecz dla mnie jako dla Szefa Departamentu jest czemś znacznie większem:

WYKŁADNIKIEM ZAINTERESOWANIA SIĘ SPOŁECZEŃSTWA LOTNICTWEM.

Rozwój L.O.P.P. znamienuje zrozumienie przez ogół idei lotniczej. Niewielkie składki w których nierzadko spotkać można ów historyczny wdowi grosz, które rosną do rozmiarów 3.500.000 złotych rocznego obrotu mówią wiele.

L.O.P.P. to społeczeństwo.

Prawdą jest, że Lop robi wiele, że poczynania jego są nadzwyczaj doniosłe, że nawet choć narazie skromnie subsydjuje, prace Departamentu, że z punktu widzenia czysto praktycznego jest dla lotnictwa instytucją więcej aniżeli cenną, ale to jeszcze nie najważniejsze.

L.O.P.P. ma kolosalne znaczenie moralne.

Dlatego śmiało rzec można, że

ROZWÓJ L.O.P.P JEST ROZWOJEM CAŁEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

* * *

Wywiad z dyrektorem Władysławem Balińskim (Liga).

12 w południe. Zarząd Główny Ligi.

L.O.P.P. się rusza! L.O.P.P. pracuje! L.O.P.P. działa!

W biurze praca wre. Szczękają remingtony.

— Czy mogę zobaczyć dyr. Balińskiego? — pytam.

— Dyr. Balińskiego? Zaraz

W parę minut po tej rozmowie siedzę już w gabinecie dyrektora, paląc wykwintnego „Madena".

— Czy pan dyrektor byłby łaskaw powiedzieć mi coś w ogólności o pracach Lopu?

— Liga pozyskuje coraz większą ilość obywateli dla lotnictwa i obrony przeciwgazowej proszę pana — a ponieważ odgrywa w tych dziedzinach dużą b. rolę, przeto też rozwija się sama znacznie z roku na rok.

Obecnie wykańczamy sprawozdanie roczne, które wkońcu maja przedstawione zostanie ogólnemu Zgromadzeniu, a następnie będzie opublikowane. Już dziś mogę panu powiedzieć, że zgromadzenie wykaże za rok 1929 poważny przyrost członków L.O.P.P., oraz powiększenie wpływów pieniężnych pomimo ciężkiej sytuacji gospodarczej kraju.

W roku bieżącym postępuje rozwój dalszy, lecz jeśli chodzi o fundusze, to obawiamy się że przyrost ich z jednych źródeł może zostać skompensowany stratą w innych wskutek trudności, które wytworzyły dla nas niespodziewanie niektóre rozporządzenia władz państwowych, nie wymierzone oczywiście przeciw nam, lecz dające się nam dotkliwie we znaki.

Gdy czynniki państwowe opiekujące się sprawami obrony kraju nie krępują się jasno oświadczać, że akcja Ligi należy do najważniejszych akcji społecznych i nawet, że Lidze należy się największe uprzywiljowanie, inne — nie dostrzegają całej doniosłej roli L.O.P.P.

Gdy pierwsze, widząc wielkie wyniki prac L.O.P.P., dążą usilnie do rozszerzenia jej programu, drugie hamują dopływ środków pieniężnych do kas stowarzyszenia.

Walczymy z tem zjawiskiem i ufamy, że uda się nam wyjść z tej trudnej, by nie powiedzieć więcej, sytuacji.

Liga, jak to już zresztą publikował „Lot Polski", podejmie nowe prace, lecz uzależnia to od powiększenia wpływów przez uzyskanie *nowych* źródeł tychże oraz od zdjęcia z niej niektórych ciężarów. Lecz przedewszystkiem musi być L.O.P.P. wyjęta z pod rozporządzeń, uszczuplających jej dotychczasowe wpływy.

— To jest istotnie interesujące.

— Albo inne „curiosum" bardzo szkodliwe. Liga prowadzi akcję O.P.G. ludności cywilnej. W L.O.P.P. koncentrują się te sprawy. I znów, gdy czynniki państwowe najbardziej powołane do wypowiadania sądów o tych rzeczach, pragną a nawet żądają, aby L.O.P.P. kierowała całkowicie tą akcją, inne dezorjentują społeczeństwo, wprowadzają zamęt i nieład w tej dziedzinie powierzając bezpośrednio te prace innym organizacjom. Jest to nonsens. Liga sama jest nietylko zwolenniczką podejmowania niektórych prac przez inne organizacje, lecz dąży do tego, ale musi być w tem porządek, jednolitość, akcja powinna być racjonalna. Żeby tak było, musi być cywilna akcja O.P.G. całkowicie prowadzona pod kierunkiem L.O.P.P. W przeciwnym razie znaczna część wysiłków, pracy i pieniędzy będzie zupełnie zmarnowana.

— Jakie, zdaniem dyrektora, są główne warunki rozwoju Lopu? — zapytałem podczas gdy dyr. Baliński zapalał papierosa.

— Głównemi warunkami rozwoju Ligi i skuteczności jej akcji są: niezamącony niczem charakter społeczny L.O.P.P., zachęcający obywateli do bezinteresownej pracy, oraz do dobrowolnych ofiar na jej rzecz, należyte popieranie L.O.P.P. przez władze państwowe i jej ścisła współpraca fachowa z władzami państwowemi czuwającemi nad obroną kraju.



Dyrektor Władysław Baliński.

— Co może pan powiedzieć o „Locie Polskim" jako o wydawnictwie Ligi?

— L.O.P.P., jako wydawca „Lotu Polskiego" przywiązuje wielką wagę do roli, jaką odegrać winien jej organ urzędowy w uświadamianiu społeczeństwa o dziedzinach, którym Liga służy. Nieraz podnoszono kwestję charakteru tego czasopisma.

Rzecz ta jest dla nas zupełnie jasna. „Lot Polski" musi pisać *dla wszystkich* o *wszystkiem* z owych dziedzin.

Mamy wszak około pół miljona członków — dorosłych, młodzieży i dzieci, fachowców i laików, mieszkańców miast i wsi i t. d. i t. d. Złączeni są oni w 4600 kół, te znów w 300

placówek wyższego rzędu. Nasz organ musi zatem dawać im nasze urzędowe wiadomości—sprawozdania bieżące i za większe okresy, plany, wskazówki, informacje i t. p.

Nie możemy zapomnieć o licznych czytelniach z różnych sfer, wśród których prowadzimy propagandę. Liczba prenumeratorów wzrasta. Wypada im dawać rozmaite rzeczy. Stąd beletrystyka, humor, rozrywki umysłowe, dużo ilustracyj, oraz forma przeważnie popularna materjału fachowego.

Dalej ważny i ciekawy dla wszystkich, kto się już zainteresował dziedzinami naszemi, dział kroniki, przeglądu czasopism i książek.

Niedawno wprowadziliśmy dział dla młodzieży. Wymagało tego życie — szybki wzrost liczby kół szkolnych. W niedalekiej przyszłości z pewnością *każde koło szkolne* a ponadto liczni ich członkowie będą mieli „Lot Polski", boć to *własne* pismo, a zarazem *najciekawsze*, bo obejmujące *wszystkie* sprawy, którym służymy. Jedyne to pismo, traktujące jednocześnie i o lotnictwie i o gazach i o obronie przeciwlotniczej.

Kilka ostatnich numerów „Lotu Polskiego" wskazuje, że praca Ligi podejmuje szereg innych organizacji. Te prace, prowadzone pod kierunkiem Ligi są b. wdzięczne, pociągające — trudne do porzucenia, skoro się je raz podjęło, lecz wymagają one, dla skuteczności swej, stałego kontaktu z L.O.P.P., nie wypadania z tempa; kontakt zaś ten bez „Lotu Polskiego" nie byłby kompletny. Placówka społeczna lotnicza, O.P.G. lub O.P.L bez Lotu Polskiego" nie potrafi dobrze pracować.

Z łamów „Lotu Polskiego" czerpać mogą czytelnicy bogaty materjał albo gotowy zupełnie, albo też informacje, wskazujące, gdzie należy czego szukać — liczne odsyłacze do książek, broszur, czasopism, składnic i t. d.

* * *

Zakończyłem wywiady w przekonaniu, że dopiero teraz dowiedziałem się czem jest istotnie Liga Powietrzna i Przeciwgazowa, bo wyznam szczerze, że należałem do tych ludzi, którzy należąc do L. O. P. P., opłacając sumiennie składki nie mieli o niej właściwie najmniejszego pojęcia.

Mówi się trudno.

Tak wiele poważnych rzeczy *ogół* lekceważy, że idea Lopu nie jest bynajmniej wyjątkiem.

Ale wierzę, że jest na to rada.

Wrogiem ciemności jest jasność.

Zimna — ciepło.

Martwoty — ruch.

Nieświadomości przeciwstawimy CAŁKOWITE ZROZUMIENIE. *Propaganda* lotnictwa i L.O.P.P. zrobi swoje. Coraz szersze warstwy społeczeństwa już *wiedzą*.

Urządza się szereg imprez propagandowych: tydzień lotniczy, odczyty, bibljoteczki specjalne, przezrocza, agitację za pośrednictwem obydwu bożków opinji: prasy i radio, wreszcie ci UŚWIADOMIENI uczą tych NIEUŚWIADOMIONYCH i fama podawana z ust do ust przeniknie całe społeczeństwo.

Lotnictwo i L.O.P.P. są dla państwa czemś istotnem, nieposiadającem w sobie nic z frazesu czy blagi.

Wszyscy powinniśmy tłumaczyć, bo od tego zrozumienia zależy przyszłość.

Wierzę, że przyszłość ta okaże się lepszą.

Niech te cztery wywiady bądą biletem wizytowym Ligi.

Żyję więc jestem

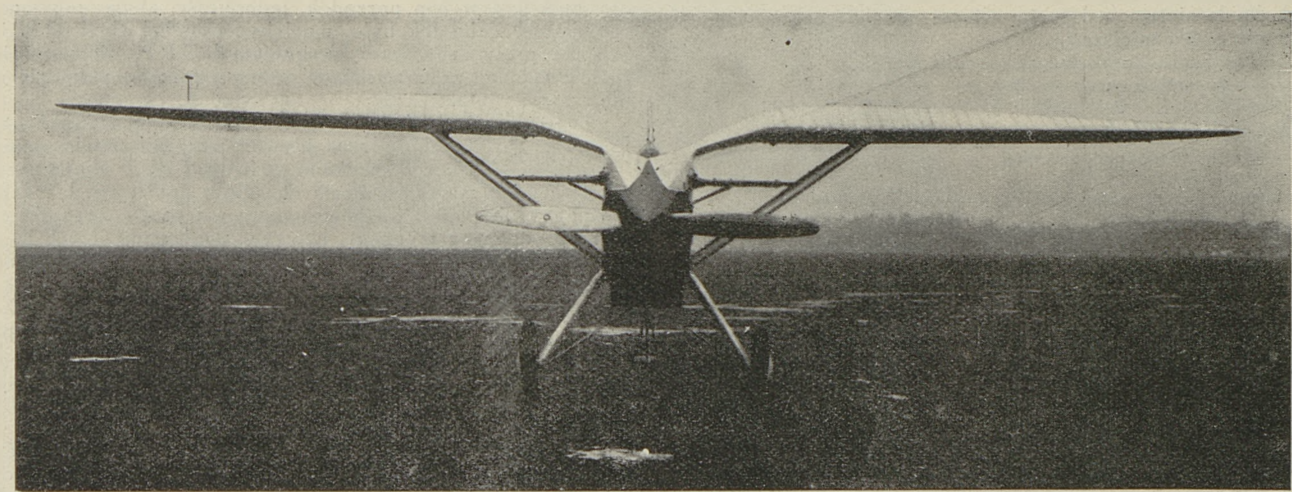
Mała cegiełka pod gmach zrozumienia powszechnego.

Wiemy wszyscy, wszyscy doceniamy i czujemy, co chcą tamci.

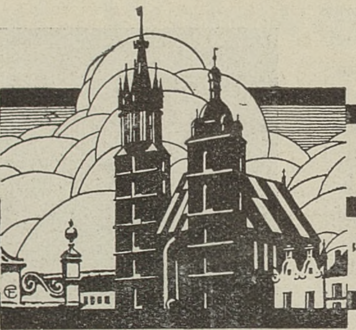
Brzmi to może jak frazes, ale przyszłość pokaże czy są to frazesy.

Daj Boże, bym nie okazał się optymistą.

Jerzy Lewestam.



Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie wypuściły swojej własnej konstrukcji płatowiec pościgowy całkowicie metalowy.

KRAKOWSKI WOJEWÓDZKI  KOMITET L. O. P. P.

Właściwy rozwój L. O. P. P. na terenie województwa krakowskiego datuje się od roku 1928. Spojrzawszy bowiem wstecz, zobaczymy w roku 1924 zaledwie 500 członków, w roku 1925 wzrost do 1500, w roku 1927 — 5.272, natomiast w roku 1928 wzrost do liczby 23.389. Należy to przypisać przedewszystkiem intensywnej propagandzie i celowej, programowej pracy Zarządu Komitetu. A nadmienić wypada, że w tym właśnie roku został powołany do życia Komitet kolejowy L. O. P. P. Dyrekcji krakowskiej, z prawami Wojewódzkiego, z liczbą 14.000 członków.

Osiągnąwszy ten piękny wynik, Zarząd Komitetu nie spoczął na laurach, ale rozwinął dalszą pracę na rok 1929 według następujących wytycznych:

1) usprawnienie organizacji i administracji Komitetów powiatowych i Miejskiego w Krakowie,

2) wzmożenie jak najszerszej propagandy przy zastosowaniu awionetek, loterji na loty pasażerskie, pokazów lotniczo-gazowych, konkursów, raidów, wystaw, własnych filmów, przezroczy, reklamy prasy, wydawnictw jak: „Jednodniówki", kartki lotnicze, i t. p.

3) jednanie członków i zakładanie kół według organizacji społecznych,

4) szerzenie wiadomości lotniczych, modelarstwa i sportu lotniczego,

5) wyszukiwanie i zakładanie lądowisk dla celów wojskowych, turystycznych i sanitarnych w myśl dewizy „bez lądowisk niema lotnictwa",



Awionetka konstr. Działowskiego.

6) organizowanie obrony przeciwgazowej i szkolenie drużyn przeciwgazowych.

Dla spełnienia tych postulatów wydawano okólniki i instrukcje, organizowano kursy, zjazdy, konferencje, a w razie konieczności mianowano komisarzy na powiaty.

Władzę Komitetu w roku 1929 sprawował Zarząd w składzie: prezes — wojewoda krakowski, dr. Mikołaj Kwaśniewski, vice-prezesi — prof. U. J. dr. Leon Marchlewski, Greger Józef, prezes Izby Skarbowej, skarbnik — Makowski Edmund, dyrektor Banku Polskiego, sekretarz — dr. Michalik Kazimierz. Jako członkowie i zastępcy, przedstawiciele najliczniejszych Kół i kooptowani: poseł i redaktor Dąbrowski Marjan, inż. Dutczyński Kazimierz, prezes Dyrekcji Poczt i Telegrafów, inż. Gronowski Mieczysław, prezes Dyrekcji kolei krakowskiej ppułk. dr. Henoch Mieczysław, d-ca 5 baonu sanitarnego, dr. Jajte Stefan, dr. Kaplicki Mieczysław, Biedron-Kalinowski Adam, inż. Król Piotr, dr. Kupczyński Tadeusz, kurator Okręgu Szkolnego, pułk.-pil. Malczewski Jan, d-ca 2-go pułku lotniczego (po ustąpieniu w maju 1929 r.) mjr.-pil. inż. Wereszczyński Tadeusz, Ostrowski Witold, viceprezydent miasta, Otorowski Władysław.

Prace Komitetu prowadzone były przez 2 wydziały: lotniczy i gazowy, oraz 3 sekcje: propagandy, lotnictwa sanitarnego i dla spraw młodzieży. Wyniki działalności w roku 1929 przedstawiały się następująco:

W dziedzinie organizacji. Komitet liczył: Komitetów powiatowych — 24, Kół L. O. P. P. — 133, członków — 14.728; nadto Komitet Woj. Dyrekcji kolei w Krakowie liczył 18.000 członków. Razem więc na terenie województwa krakowskiego liczy L. O. P. P. — 32.728 członków, z których 9.339 przybyło w roku 1929.

Komitet Miejski w Krakowie uzyskał piękny lokal w śródmieściu, złożony z 4-ech pokoi i sali wykładowej, i dał pomieszczenie Aeroklubowi Akademickiemu; wzrósł on z liczby 22 kół i 2.668 członków do 66 kół i 4.980 członków.

Rozwijano również żywą działalność wśród młodzieży szkolnej przez zakładanie kół szkolnych L. O. P. P., urządzanie kursów modelarstwa lotniczego i konkursów. Na Ogólnokrajowym konkursie modeli latających w Warszawie, w dniu 14 września 1929 r. zdobyli nagrody następujący przedstawiciele z województwa krakowskiego: uczeń gimn. Strycharski Kazimierz, pierwszą i drugą nagrodę w grupie uczniowskiej w klasie A., uczeń gimn. Wyrobek Kazimierz pierwszą i drugą nagrodę w grupie uczniowskiej w klasie C. Z dniem 1 marca przybywa nowa organizacja: Koło L. O. P. P. wojewódzkiej Policji Państwowej w Krakowie z liczbą 1.721 członków, oraz Koło Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie. Wybitną działalność wykazują Komitety powiatowe w Mielcu, Chrzanowie, Nowym Sączu, Gorlicach, Oświęcimiu, Żywcu oraz Koło w Brzeszczach, przemianowane w roku 1930 na Komitet wiejski z prawami powiatowego, i nowozorganizowany w r. 1930 Komitet Powiatowy w Limanowej.

W dziedzinie szerzenia wiadomości lotniczych i popierania twórczości lotniczej urządzano liczne odczyty, wygłaszano „chwilki" radjowe, zorganizowano wystawę lotniczą

i gazową. Urządzono pierwsze wielkie konkursy lotnicze w dniu 16 czerwca na lotnisku w Rakowicach dla pilotów wojskowych, zakończone pięknemi wynikami i zdobyciem licznych nagród w lotach na awionetkach, grupowych, pokazie walki powietrznej, akrobacji powietrznej, lądowaniu i zbijaniu baloników. Komitet wojewódzki krakowski zainicjował w „Tygodniu Lotniczym" wielki raid sportowy „Lot Południowo-Zachodniej Polski", który był urządzony wspólnie z Aeroklubem Akademickim w Krakowie, przyczem Komitet udzielał mu na ten cel subwencji. W zawodach bierze również udział pilot i konstruktor lotniczy L.O.P.P., Stanisław Działowski i zdobywa imieniem L.O.P.P. w Krakowie na awionetce własnej konstrukcji III miejsce, mając zaledwie 3 punkty mniej od angielskiego „Moth'a". Na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu wystawia Komitet w pawilonie lotniczym własną awionetkę konstr. Działowskiego, który odbywa na niej lot po Polsce, a następnie liczne loty propagandowe L. O. P. P. z przewożeniem pasażerów. W lotach tych biorą także udział członkowie Zarządu, tą drogą propagując lotnictwo i sprawdzając działalność Komitetów powiatowych.


Nauka modelarstwa lotniczego w szkołach krakowskich.

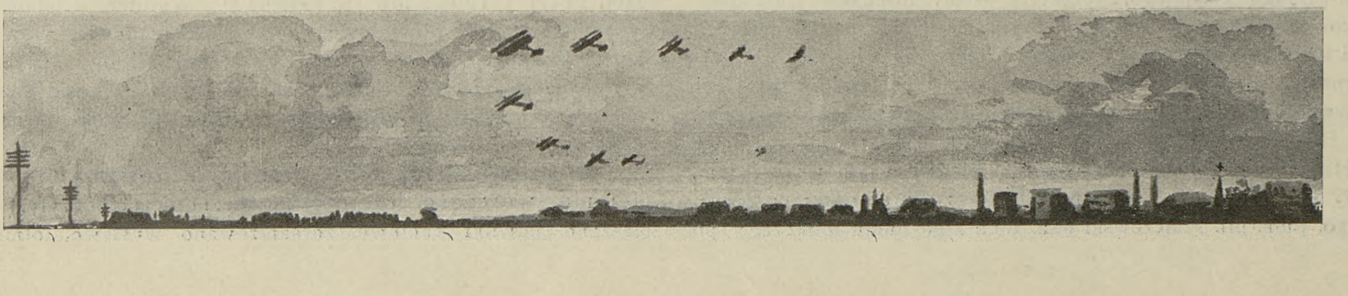
Dla stworzenia podstaw lotnictwa sportowego, cywilnego i przysposobienia lotniczego młodzieży, Komitet subwencjonuje Aeroklub Akademicki w Krakowie i ofiarowuje mu 3 samoloty A.300 — 4 z licznemi silnikami zapasowemi, materjałem lotniczym, i remontuje je kosztem 7.218 zł. 03 gr., oraz subwencjonuje Koło L. O. P. P. Państwowej Szkoły Przemysłowej w Krakowie, pracującej konstrukcyjnie.


Kurs lotniskowy urządzony przez Kom. Woj. L. O. P. P. w Krakowie w r. 1929.

Dla rozwinięcia lotnictwa turystycznego na terenie województwa krakowskiego, śląskiego i kieleckiego t. j. na całym obszarze południowo-zachodniej Polski, Komitet powołuje do życia organ niestały, tymczasową Komisję Porozumiewawczą L. O. P. P. trzech Komitetów Wojewódzkich, dla propagandy lotnictwa i wyboru terenów do lądowania z uwzględnieniem potrzeb ruchu turystycznego. Komisja ta opracowała plany lądowisk turystycznych w szeregu miejscowości. Na terenie województwa krakowskiego: Biała, Chrzanów, Dębica, Krynica, Mielec, Nowy Sącz, Nowy Targ, Oświęcim, Rabka, Tarnów, Zakopane. Na terenie województwa kieleckiego: Busk, Kielce, Ostrowiec Kielecki, Staszów, Sandomierz, Wierzbnik, Bolesław, Końskie, Opatów, Pilica, Pińczów, Przedbórz, Sosnowiec i Stopnica. Na terenie województwa śląskiego: Bielsko, Cieszyn, Wisła-Ustroń, Istebno, Hermanowice, Tarnowskie Góry, Lubliniec i Rybnik. Dla usprawnienia dalszej akcji w kierunku lotnictwa turystycznego i należytej pieczy nad lądowiskami, oraz akademickim Klubem, Komitet organizuje Filję Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w Krakowie, której zadaniem będzie prowadzić dalej rozpoczęte dzieło połączenia linją powietrzną naszych pereł z pośród uzdrojowisk, Zakopanego i Krynicy, z całą Polską i Europą.

W programie pracy lotniskowej Komitetu na czas najbliższy leży również przystąpienie do budowy lotniska w Białej i Bielsku.

W dziedzinie obrony przeciwgazowej Komitet współpracuje z Komitetem Dyrekcji kolejowej krakowskiej, strażami pożarnemi, organizacjami „Strzelca", przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego. Wszystkie Komitety Powiatowe posiadają swych instruktorów i drużyny. W roku bieżącym przeprowadza się organizację zaopatrzenia w sprzęt i wyszkolenie podinstruktorów powiatowych.



Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Skład Zarządu Komitetu.

Prezes Walerjan Karasiński, v.-wojewoda lubelski, v.-prezes dr. Stanisław Bryła, sekretarz dyrektor Józef Mach, skarbnik dyr. Leon Dziewulski. Członkowie Zarządu: ks. Józef Cieślicki, dyr. Jan Dębowski, ppłk. dypl. L. W. Koc, Stefan Kowerski, mjr. lek. Łada, Feliks Moskalewski, Stefan Mańkowski, insp. Walery Wiczyński.

Organizacja.

W dniu 31.XII.29 Lub. Komitet Wojewódzki posiadał 21 Komitetów Powiatowych i Miejskich (z prawami powiatowych), liczących 328 Kół Miejscowych i 17.221 członków.

Prace Komitetu.

Prace Komitetu Wojewódzkiego koncentrowały się w 3 referatach: lotniczym, obrony przeciwgazowej i propagandy. Z ważniejszych prac w dziedzinie lotniczej należy wymienić zakup i budowę lotniska w miejscowości Mokre pod Zamościem, które to lotnisko w chwili obecnej, jeśli chodzi o prace naziemne, jest już całkowicie ukończone; przytem do lotniska wybudowano szosę umożliwiającą komunikację. Poza tem Komitet przystąpił już do prac wstępnych, mających na celu dalszą rozbudowę lotnisk na terenie wojew. lubelsk. w myśl wskazań Zarządu Gł. L. O. P. P. Niezależnie od powyższego, Komitet Wojew. przystąpił do zorganizowania na terenie województwa sieci lądowisk, któraby umożliwiła docieranie samolotem do większych ośrodków na terenie województwa.

Popieranie sportu lotniczego.

Komitet Wojewódzki w Lublinie poparł usiłowania, mające na celu powstanie w Lublinie Lubelskiego Klubu Lotniczego, udzielając temuż Klubowi subsydjum w gotówce i przekazując mu swój sprzęt lotniczy w postaci płatowców, silników i narzędzi warsztatowych. Prace Lub. Klubu Lotniczego zostały w ten sposób znacznie ożywione, czego najlepszym dowodem jest wyszkolenie w r. 1929 11 pilotów sportowych, oraz znaczne zainteresowanie sportem lotniczym na terenie lubelskim, szczególnie wśród młodzieży szkolnej i robotniczej.

Dział obrony przeciwgazowej.

W myśl wytycznych Zarządu Gł. L. O. P. P. przy Lub. Komitecie Wojew. zorganizowany został w r. 1929 specjalny dział obrony przeciwgazowej, kierowany przez inspektora O. P. G. Dział ten w/g ustalonego programu rozpoczął swą pracę od przygotowania kadry instruktorów, która została zasilona absolwentami kursów instruktorskich. Pierwszy taki kurs dla instruktorów I kat. odbył się w Lublinie, przyczem ukończyło go 22 słuchaczów z pośród nauczycieli szkół powszechnych i instruktorów straży pożarnych. Instruktorzy ci rozpoczęli już pracę w powierzonych powiatach, przeprowadzając zkolei kursy II i III kat. Poza pracami wyszkoleniowemi, w dziale obrony przeciwgazowej prowadzona była intensywna propaganda przy pomocy odczytów propagandowych, pokazów i t. p.

Propaganda.

Prace propagandowe prowadzone były w 2 kierunkach, a mianowicie — jako propaganda płatowcowa, przy pomocy własnej eskadry Komitetu, oraz — propaganda ogólna, do której zaliczyć należy propagandę filmową, odczytową, przy pomocy prasy i t. p. W r. 1929 samoloty Komitetu Wojewódzkiego wykonały ogółem 320 lotów, przebywając w powietrzu 57 godz. 49 min. i odwiedzając 28 miejscowości na terenie województwa lubelskiego. W czasie lotów propagandowych organizowane były imprezy propagandowo-dochodowe, połączone z przemówieniami, pokazami, wyświetlaniem filmów i t. p.

PIERWSZY KURS INSTRUKTORÓW O. P. G.
W LUBLINIE.



Wykładowcy: p. insp. W. Rudnicki i Z. Radomski, pośród słuchaczy kursu.
U góry na prawo. Prezes Woj. Komit. L. O. P. P. p. Walerjan Karasiński, v.-wojewoda Lubelski. Na prawo: v.-prezes dr. Stanisław Bryła.

W dziale propagandy ogólnej, szczególnie dodatnie rezultaty uzyskał Komitet wśród młodzieży szkolnej, która to akcja prowadzona była ze specjalną starannością. W rezultacie, w ciągu r. 1929 na terenie województwa powstało 11 nowych modelarni szkolnych, co z dawniej istniejącemi daje ogólną cyfrę 14. Poza tem znacznie wzrosła ilość Kół Szkolnych, które siecią swą ogarniają nietylko szkoły średnie, ale również i szkoły powszechne, zawdzięczając poparciu udzielonemu przez władze szkolne i nauczycielstwo. W r. 1929 Komitet Wojew. zorganizował Wojew. konkurs modeli latających, w którym wzięły udział modelarnie szkolne z całego województwa. Liczny udział modelarzy w konkursie był najlepszym dowodem zainteresowania się tą dziedziną pracy wśród młodzieży. W dziale propagandy ogólnej Komitet prowadził również wytężoną pracę propagandową, szczególnie wśród młodzieży szkolnej, przyczem w porozumieniu z Komendą Hufców Szkolnych prowadzone były wykłady i odczyty dla członków i członkiń hufców w szkołach męskich i żeńskich z dziedziny obrony przeciwgazowej i lotnictwa. W kinoteatrach lubelskich i na terenie województwa wyświetlano filmy propagandowe Ligi. Filmy te były również wyświetlane po wsiach przy pomocy posiadanego przez Komitet aparatu kinematograficznego. W prasie lokalnej zamieszczane były komunikaty, omawiające działalność Ligi na terenie województwa, przyczem zaznaczyć należy, iż stosunek prasy do poczynań Komitetu był jak najprzychylniejszy.

Preliminarz budżetowy.

Preliminarz budżetowy Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego na r. 1930 zamyka się sumą wpływów wynoszącą 192.000.— zł.

Z. J.

Szkoła pilotów L. O. P. P. w Radomiu.

Przygotowanie odpowiednich rezerw pilotów, gotowych na wypadek wojny do objęcia służby w eskadrach wysyłanych na front, to jedno z najpilniejszych zadań każdego państwa w okresie pokoju. Szkolenie pilotów jednak jest koniecznością nietylko z uwagi na smutną ewentualność działań zbrojnych, lecz także dla zaspokojenia olbrzymich potrzeb lotnictwa podczas pokoju.

Ten nowoczesny środek komunikacji z dnia na dzień niemal staje się coraz bardziej ważkim czynnikiem życia gospodarczego, co pociąga za sobą potrzebę licznych kadr wykwalifikowanych pilotów i mechaników.

Państwo nasze nie może łożyć na lotnictwo takich funduszów jakich wymagają jego potrzeby, dlatego też obowiązkiem społeczeństwa jest przyjść z pomocą i część tej pracy wziąć na siebie. Rozumiejąc to doskonale, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, już przed kilku laty powołała do życia szkołę pilotów cywilnych, która początkowo zainstalowana była przy fabryce płatowców „Samolot" w Poznaniu.



Hangar szkoły pilotów.



Gmach szkoły pilotów jest już ukończony.

Z biegiem czasu jednak okazało się, że ten sposób utrzymywania szkoły nie jest z szeregu przyczyn właściwy, wobec czego L. O. P. P. postanowiła wybudować własną szkołę pilotów, w t. zw. „trójkącie bezpieczeństwa" pod Radomiem Teren pod budowę gmachu, hangaru i urządzeń pomocniczych otrzymano od rządu i w końcu 1928 r. przystąpiono do zakładania fundamentów pod budowę gmachu szkolnego, który zawierać będzie jednocześnie internat dla uczniów. Przeprowadzenie budowy powierzono Kieleckiemu Komitetowi Wojewódzkiemu L. O. P. P., który rozwinął ożywioną akcję, zbierając fundusze na ten cel. W chwili gdy to piszemy, gmach szkoły pilotów jest już pod dachem. Roboty przy ostatecznem wykończeniu budynku, wzniesieniu hangaru etc. potrwają jeszcze czas jakiś. Całkowity koszt budowy szkoły, obliczonej na 50 uczniów, wyniesie przeszło 1 miljon złotych.

Z chwilą gdy szkoła będzie otwarta, wypełnioną zostanie bardzo poważna luka w rozwoju naszego lotnictwa cywilnego, a mianowicie przygotowanie odpowiednich kadr pilotów.

KOMITET WOJEWÓDZKI LOPP NA WOŁYNIU



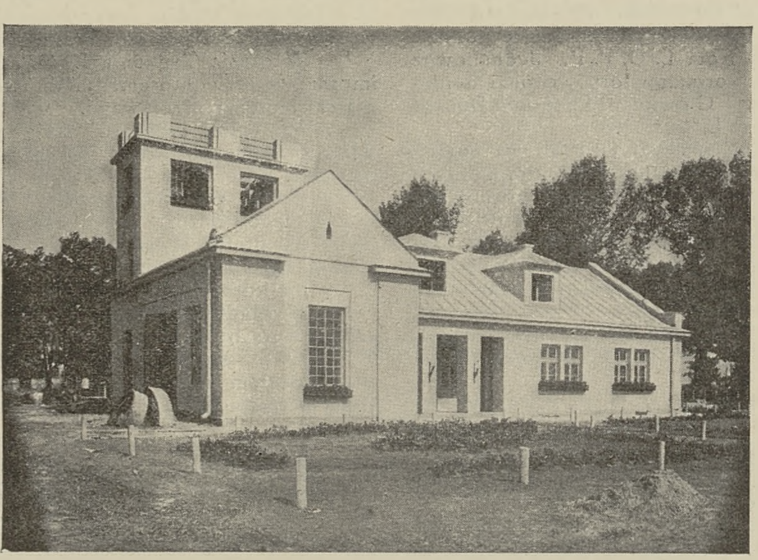
Trudno jest w granicach krótkiego artykuliku skreślić choćby pobieżnie zmagania i wysiłki garstki ludzi dobrej woli w zabiegach o mocne skrzydła dla Polski. Jeżeli bowiem Liga posiada dziś na Wołyniu 11.000 rzeczywistych członków i 12.000 zorganizowanej w koła szkolne dziatwy, przyznać trzeba, że wysiłek był wielki.

Nie zapominajmy też, że środki działania, któremi dysponujemy, są bardzo a bardzo skromne. Nie mamy ani prelegentów, ani instruktorów, ani lotów propagandowych, ani bodajby starego potłuczonego Forda, na którymby można dotrzeć do różnych zapadłych kątów.

Taka prosta z pozoru rzecz, jak pozyskanie prelegenta, którą w Warszawie czy Poznaniu załatwia się telefonicznie, u nas połączona jest z wielkiemi zabiegami i kosztami.

Pozatem prelegent, wyjeżdżając na Wołyń, traktuje to jako wyprawę na Daleki Wschód i jest mocno rozczarowany, jeżeli do Warszawy powróci bez jednej choćby, wilczej skóry!

Ograniczamy się też z konieczności do sił miejscowych. Niekiedy i u nas zdarzają się miłe wyjątki. Pod koniec roku zeszłego Zarząd Główny wypożyczył nam czołówkę samochodową z kinoaparatem, filmami, ekranem i t. d Samochód zaopatrzony był w dwanaście imponujących balonów i wedle fachowej opinji kierownika, zupełnie nie potrzebował się liczyć z błotami, piaskami, rowami i t. d. Wobec tak imponujących zalet maszyny, marszruta została w taki sposób opracowana, że wszystkie zapadłe kąty, które nigdy nie widziały kina, miały się zapoznać z naszą ekspedycją. Z początku wszystko szło jak po maśle, lecz potem przyszły deszcze, które zatrzymały ekspedycję na całe trzy tygodnie. Dopiero kilkodniowe przymrozki pozwoliły na dalszą podróż. Mimo wielu przeszkód w postaci brodów, mostków, rowów i t. p., ekspedycja odwiedziła kilkadziesiąt wsi i miasteczek, budząc wszędzie niebywałe zainteresowanie. Była to naprawdę sowita zapłata za trudy i wysiłki trzymiesięcznej podróży. Przygodne lokale zapełniały się do ostatecznych granic, już na trzy godziny przed zapowiedzianem widowiskiem. Napisy były zazwyczaj odczytywane chóralnie przez młodszą generację, wtajemniczoną już w trudne arkana czytania. Widać było, że obrazy robią głębokie wrażenie. Pisk i radość niebywała towarzyszyły wyświetlaniu już mocno uszkodzonej Amfibji.



Dom administracyjny i elektrownia na lotnisku L. O. P. P. w Łucku.

Był to nasz pierwszy bezpośredni kontakt z ludnością Wołynia i trzeba przyznać bardzo udatny.

Mamy również i własne środki propagandy świetlnej, niestety, bardziej lokalnego charakteru. Tak, posiadamy własny kinoteatr w Kostopolu. Piękny budyneczek, o doskonałej widowni, ładnej scenie, z ciepłemi garderobami dla artystów, lokalem klubowym, salą restauracyjną i t. d. Załączona ilustracja doskonale potwierdza ten opis, a do tego dodamy, że czysty zysk z imprezy wynosi przeszło tysiąc złotych miesięcznie. Gdyby ktoś mógł mieć jeszcze jakie wątpliwości co do zalet budynku, powołujemy się na świadectwo mistrza Osterwy, który w teatrze tym grał ze swoją Redutą! Jedyną wadą budynku jest chyba to, że nie był zbudowany na kołach.

Kinoteatr w pewne dni daje przedstawienia propagandowe dla młodzieży szkolnej i ludności wiejskiej, przyjeżdżającej na targ.

Niemniejsze znaczenie dla propagandy posiada lotnisko w Łucku. Oczywiście, działanie to ogranicza się do pewnych okresów, kiedy goszczące samoloty dają znać o sobie.

Najczęściej dzieje się to podczas manewrów wojskowych i Tygodni Lotniczych. Ostatnio budził duże zainteresowanie trójmotorowy Fokker pasażerski, przebywający na lotnisku dla robót pomiarowych na Wołyniu.

Aczkolwiek budynki takie, jak hangary (czytaj szopy), nie należą do pięknych, łucki jednak udał się wyjątkowo i ma bardzo miłą sylwetkę, a prócz tego jest widny i obszerny. Dom administracyjny stracił nieco na wyglądzie wskutek przybudówek i zmian, traktujemy go jednak jako skrzydło przyszłego większego budynku, który zostanie wzniesiony. Narazie najcenniejszą jego część stanowi hala maszynowa z 60 konnym Dieslem do oświetlenia lotniska.

Port lotniczy jest już na ukończeniu, brakuje tylko stacji benzynowej i własnej bocznicy kolejowej.

Spory efekt dała propaganda lotnicza wśród szkół, obejmująca dziś szereg szkół z 12.000 członków wspierających.

Równolegle rozwijają się modelarnie lotnicze, które w liczbie kilkunastu są bezpłatnie zaopatrywane w potrzebne materjały. Obecnie szykujemy się do otwarcia wzorowej modelarni w Równem.

Jeżeli jednak chodzi o doraźne wyniki propagandy, to niewątpliwy rekord zdobyły sobie gazy. Po ataku gazowym na jedno z naszych miast, na drugi dzień otrzymaliśmy subsydjum od magistratu. Oczywiście nie radzimy Komitetom nadużywać tego środka, bo oszczędni „ojcowie" zaopatrzą się w maski gazowe i subsydjów nie wypłacą!

Artykulik niniejszy nie jest żadnem sprawozdaniem, i nie rości sobie tak wysokich pretensyj, jest on raczej usprawiedliwieniem, że zrobiliśmy mało, że praca idzie wolno, że wybudowanie jednego lotniska pochłania niemal pięcioletnie wysiłki.

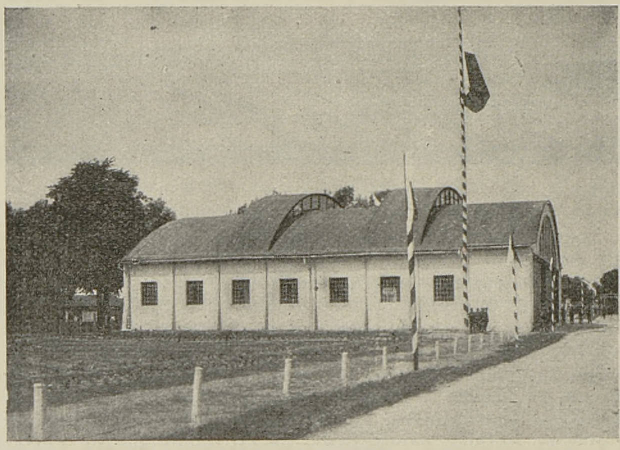
Pociesza nas tylko to, że na każde wezwanie liczyć możemy na życzliwą i serdeczną współpracę naszych wypróbowanych przyjaciół: skarbowców, urzędników państwowych, pracowników gminnych i nauczycielstwa. Podjęte zadania spełnimy.

Następna nasza praca, którą już rozpoczynamy, to Port Lotniczy w Kowlu!



Kino L. O. P. P. w Kostopolu.

Hangar L. O. P. P. na lotnisku w Łucku.



L. O. P. P. na Polesiu.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zaczęła swoją działalność na Polesiu dopiero w roku 1925. Powstał wówczas Komitet Miejski w Brześciu n/B, który nawiązuje kontakt z powiatami i tworzy stopniowo Koła L. O. P. P. Jednakowoż praca jest dość chaotyczna i na normalne tory wchodzi dopiero po zamianowaniu przez Zarząd Główny p. Leopolda Dmowskiego Komisarzem Wojewódzkim L. O. P. P.

Zamianowano wówczas Komisarzy L. O. P. P. na powiatach, a niezależnie od tego zaangażowano instruktora, który prowadzi w terenie pracę organizacyjną. W ten sposób powstają Komitety Powiatowe we wszystkich prawie powiatach.

W dniu 23 VIII.28 r. zostaje zwołane Ogólne Zgromadzenie, na którem powołany zostaje do życia Zarząd Komitetu Wojewódzkiego na czele z p. Leopoldem Dmowskim jako prezesem.

Zarząd ten rozwinął energiczną działalność, której wyniki były następujące: w dniu 1.VII 29 r. ilość Kół wynosiła 75, członków ogółem 4.325.

W roku 1928 w czasie Tygodnia L. O. P. P. odbył się pokaz obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, urządzony na wielką skalę. Pokaz ten był pierwszym w tym rodzaju w Polsce.

Doprowadzono do stanu używalności lotnisko w Brześciu n/B. kosztem 10.000 zł.

Dnia 10 września 1929 r. odbyło się Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojew. na którem uzupełniono Zarząd Komitetu Wojew. w następujący sposób:

Prezes — Zygmunt Skrzyński, Vice-Wojewoda.

Vice-prezesi — Płk. Wężyk Mieczysław, dowódca 6 Baonu Sap., Bolesław Frydrychowicz, Kierownik Zw. Strzeleckiego.

Sekretarz — Podkomisarz Ameldin Łowczycki.

Skarbnik — Inż. Nestor Narbutt.

Członkowie — Starosta Baran Franciszek, Inspektor Szkolny Bandurski Czesław, Sekretarz Biura B. B. Hanebach Antoni i mecenas Wiktor Różański.

Z urzędu weszli do Zarządu: Prezes Komitetu Miejskiego Brześć — Prezydent Tomasz Całuń, Prezes Kom. Powiatowego Pińsk — Starosta Bołdok Wacław i Prezes Komit. Powiatowego Kobryń — Starosta Jakób Sarnecki.

W czasie tym zostaje zaangażowany Inspektor O.P.G., który zajął się organizacją Obrony Przeciwgazowej i Przeciwlotniczej wśród ludności cywilnej oraz rozszerzeniem organizacji L.O.P.P. na Polesiu. Nowy Zarząd Komitetu Wojewódzkiego zajął się w pierwszym rzędzie reorganizacją Kół i Komitetów Powiatowych, gdyż te z powodu braku instruktora ostatnio podupadły.

W czasie Tygodnia L. O. P. P. 1929 r. urządzono szereg imprez, między któremi miał miejsce pokaz walki gazowej z wszelkimi jej przejawami.

Następnie wszczęto akcję uświadamiającą ludność cywilną o walce gazowej i obronie przez odczyty i kursy informacyjne.

Celem przeprowadzenia celowej i energicznej pracy w organizacji obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, staraniem Komitetu Wojewódzkiego urządzony został w lutym 1930 r. Kurs Instruktorów I klasy O. P. G. i O. P. L.

Na kurs uczęszczało 13 słuchaczy, ukończyło kurs 12.

Wykłady na kursie objęli fachowcy wojskowi, dzięki czemu Kurs był prowadzony na wysokim poziomie.

W ten sposób zapoczątkowana została sieć instruktorska, a poziom Kursu pozwala twierdzić, że nowi instruktorzy staną na wysokości zadania.

Praca organizacyjna dała wyniki następujące:

Komitetów Powiatow. i Miejsk. na 1.I.30 r.	— 11
Kół Miejscowych	— 110
Członków	— 6.142 i 827 szkolnych.

Przybyło więc w drugiem półroczu 1929 ogółem 36 Kół i 2.644 członków. Pozatem urządzono 37 odczytów i 1 Kurs informacyjny.

W roku bieżącym Zarząd zamierza wykorzystać Kursy Nauczycielskie i przeprowadzić Kurs instruktorów O. P. G. i O. P. L. III klasy, pozatem szereg Kursów informacyjnych dla ludności cywilnej.

Akcja Zarządu Komitetu Wojewódzkiego jest nader utrudniona ze względu na słabe uświadomienie ludności cywilnej. Pozatem Polesie obfituje w duże obszary niezamieszkane oraz miejscowości, do których dojazd jest niemożliwością.

Ogólny niedostatek wśród ludności cywilnej i brak większych obszarów dworskich powoduje nikłe dochody Komitetu Wojew. Na dochody Komitetu składają się wyłącznie składki członków z pośród urzędników państwowych i samorządowych, oraz w dużej mierze policji i wojska.



ZYGMUNT JASTRZĘBSKI.

Cywilna Szkoła Obrony Przeciwgazowej.

Pomimo powszechnych dziś prądów pacyfistycznych, które nurtują w całym świecie cywilizowanym, przejawiając się w pierwszym rzędzie w szeregu paktów gwarancyjnych jak Locarno, pakt Kelloga etc., gwarantujących utrzymanie pokoju za wszelką cenę nawet w wypadkach ostrych zatargów międzynarodowych, pomimo szeregu konferencyj rozbrojeniowych, ewentualności wojny nieda się dziś całkowicie usunąć i każde państwo, dbałe o całość swych granic i swą polityczną niezawisłość, musi się z tą ewentualnością wojny liczyć bardzo poważnie. Obecny poziom techniki lotniczej i wiedzy chemicznej, które znajdują coraz szersze zastosowanie we wszystkich niemal dziedzinach, wskazują, iż przyszła wojna będzie bezwątpienia walką lotniczo-gazową, walką, która nie ograniczy się jedynie do wojsk krwawiących się na froncie, lecz zakresem swego działania sięgać będzie wgłąb terytorjum państw walczących.

W przeciwieństwie do dawnych wojen, gdzie ludność cywilna, zwłaszcza osiadła w głębi kraju, nie była bezpośrednio narażona na skutki walki, przyszła wojna będzie walką nietylko regularnych oddziałów wojsk, lecz całych społeczeństw, które będą musiały wytężyć wszystkie siły aby z zapasów tych wyjść możliwie obronną ręką.

W ciągu kilku godzin, płatowce nieprzyjacielskie dotrzeć będą mogły do najważniejszych ośrodków przemysłowych, centrów obronnych, wielkich miast wreszcie i obrzucić je bombami zwykłemi i gazowemi, siejąc wśród spokojnej ludności śmierć i zniszczenie, wszczepiając w dusze jad zwątpienia i demoralizację, niszcząc odporność społeczeństwa, która jest moralną podstawą wojsk walczących na froncie. Obowiązkiem każdego społeczeństwa jest przygotować się odpowiednio na wypadek wojny, uodpornić się przed atakami lotniczo-gazowemi, postawić akcję obrony przeciwgazowej na takim poziomie, by w razie ataku ludność była należycie uświadomiona, zaopatrzona w sprzęt ochronny i odpowiednio zorganizowana.

W Polsce trud ten podjęła Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która prowadzi szeroko zakrojoną akcję szkolenia ludności cywilnej w obronie przeciwgazowej, organizuje kursy instruktorów, drużyny ratownicze, sprzedaje maski gazowe etc. etc. Aby jednak akcja ta nie była dorywczą jedynie, musi ona uzyskać swe racjonalne podstawy, gwarantujące ciągłość i metodyczność pracy. Taką podstawą działania będzie Cywilna Szkoła Obrony Przeciwgazowej, której budowę rozpoczął w r. 1929 Komitet Stołeczny L. O. P. P. Szkoła wzniesiona zostanie na Żoliborzu obok gmachu Chemicznego Instytutu Badawczego.

Roboty posuwają się szybko naprzód i obecnie już mury wyciągnięte zostały do parteru, dokonano szeregu nader trudnych i kosztownych urządzeń w piwnicach gmachu etc. W ciągu r. b. o ile pozwolą fundusze, budynek wyprowadzony będzie pod dach. Ogólny koszt budowy przekroczy 2 mil. zł, będzie to więc inwestycja bardzo poważna.

Zadaniem Szkoły będzie: przygotowanie kadr instruktorów obrony indywidualnej i zbiorowej, specjalistów do odkażania ubrań, specjalistów do niszczenia gazów bojowych, techników do uszczelniania domów przed gazami bojowemi, techników do budowania schronów dla ludności cywilnej, szkolenie lekarzy i felczerów, opracowywanie programu pracy obronnej, gromadzenie zapasów masek, środków ochronnych i leczniczych etc.

Widzimy więc jak dalece aktualną jest sprawa wzniesienia szkoły i jak bardzo daje się odczuć potrzeba tej placówki.

Termin oddania szkoły do użytku uzależniony jest wyłącznie od poparcia społeczeństwa, które we własnym, dobrze zrozumianym interesie winno nie skąpić ofiar na rzecz budowy gmachu, który wzniesiony będzie wyłącznie siłami L.O.P.P. bez uciekania się do żadnych subsydjów.

Nadchodzący „VII Tydzień Lotniczo-Gazowy“ — nie wątpimy — przyniesie znaczne zasilenie funduszów Ligi co pozwoli na zwiększenie tempa robót przy budowie tej tak potrzebnej placówki, jaką jest Cywilna Szkoła Obrony Przeciwgazowej.

ZARZĄD DYREKCYJNEGO KOMITETU KOLEJOWEGO L. O. P. P. W WARSZAWIE.



Z końcem roku 1929 Dyr. Komitet kolejowy zebrał za okres 5 lat pierwszy miljon zł. na rzecz L. O. P. P. (sprawozdanie komitetu podajemy w biuletynie).



Walka o pokonanie przestrzeni, tocząca się ze specjalnem natężeniem w ostatniem dziesięcioleciu, przy użyciu jako jednej z głównych broni lotnictwa komunikacyjnego, przechyla się coraz bardziej ku zupełnemu zwycięstwu człowieka nad naturą.

Latanie wyłącznie w dzień przestało zadawalniać i przestało wystarczać. Przewóz masowy pasażerów, poczty i towarów na ogromnych przestrzeniach — w ciągu tylko połowy doby, nie pozwalał komunikacji powietrznej wykazać w całej rozciągłości jej zalet w porównaniu z innemi środkami lokomocji związanemi z lądem lub morzem. Loty komunikacyjne dzienne mają jeszcze w wypadkach, gdy chodzi o większe przeloty, i tę ujemną stronę jeśli chodzi o pasażera, któremu zależy na czasie — a takich przedewszystkiem linje lotnicze są powołane zadowolnić, — że absorbując cały dzień na lot, dowożą do celu podróży w godzinach popołudniowych, lub wieczornych t. j. w godzinach w których kupiec, czy przemysłowiec, czy też inny człowiek interesu żadnej sprawy już załatwić nie może.

Tak samo niedogodnem jest dostarczanie do portu przeznaczenia w godzinach wieczorowych poczty, towaru i przesyłek pilnych, które mogą być dostarczone adresatowi w prawdzie natychmiast — ale muszą czekać do dnia następnego na otwarcie biura czy też sklepu — straciwszy cały poprzedni dzień na transport.

Jeśli zaś chodzi o lot na odległość paru tysięcy kilometrów to zysk na czasie zdobyty w ciągu dnia zostaje potężnie zmniejszony przez przerwę w przelocie w ciągu nocy — zamiast kapitalnego skrócenia czasu podróży przy możności odbywania lotów w ciągu 24-ch godzin doby, porównując czas potrzebny na odbycie danej drogi samolotem i najlepszym ekspresem.

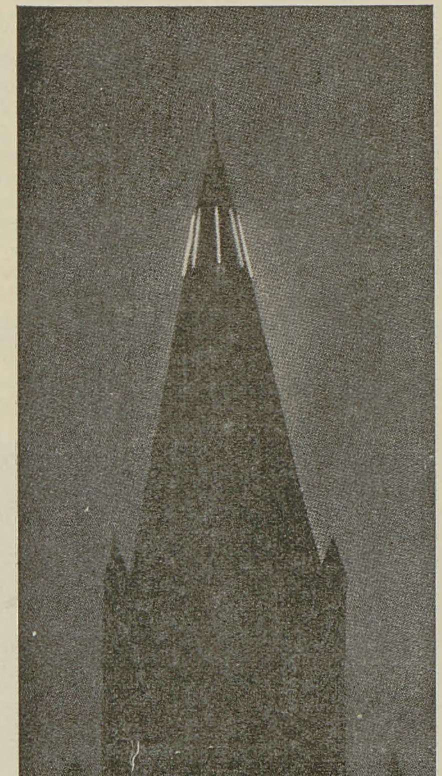
Przyczyny niemożności odbywania lotów komunikacyjnych w nocy, bez specjalnych urządzeń, są bardzo proste, bo wywołane brakiem światła słonecznego, który pociąga za sobą konsekwencje następujące:

1) Niebezpieczeństwo zderzenia się z innym płatowcem przy starcie i lądowaniu lub też zderzenia się z przeszkodami znajdującemi się w bliskiem sąsiedztwie lotniska wobec niewidoczności tych objektów.

2) Niemożliwość orjentowania się co do kierunku i wysokości lotu według terenu.

3) Uniemożliwienie bezpiecznego lądowania, na przygodnem lotnisku, lub odpowiednim terenie wybranym przygodnie w razie konieczności przymusowego lądowania.

Cały szereg innych trudności, z których ważniejszą jest np ta, że pilot nie widzi w nocy normalnego wiatrowskazu, koniecznego do właściwego kierunku lądowania, środka i granic lotniska i t. p.



Wśród ciemnej nocy wysokie wieże kościelne błyszczą sygnałami świetlnemi.

Nie poruszamy tu sprawy oświetlenia samego samolotu, które jest konieczne z dwóch względów: możność wykonywania przez członków załogi swych obowiązków i obsługi pasażerów, oraz światła umieszczonego na poszczególnych częściach samolotu mającego cele sygnalizacyjne i ostrzegawcze przy zbliżeniu się do siebie dwu płatowców w powietrzu, czy też zbliżania się płatowca do lotniska.

Oświetlenie wewnętrzne samolotów jest dowolne. Natomiast sygnały świetlne umieszczone nazewnątrz sterowców, muszą być dostosowane do przepisów międzynarodowych.

Prace techniki i organizacja lotnictwa komunikacyjnego przeprowadzone w tempie bardzo szybkim, idą w kierunku usunięcia wszystkich niedogodności stworzonych dla lotu przez noc — przedewszystkiem zapomocą zastąpienia światła słonecznego światłem sztucznem.

Osiągnięte rezultaty są już bardzo dobre, lot nocny stał się równie bezpieczny jak dzienny — jednakże przygotowanie danej linji do lotów nocnych, bardzo jest jeszcze kosztowne i idzie w miljony złotych. Rozróżnić trzeba — mówiąc o przygotowaniu danego szlaku do lotów nocnych — trzy kategorje zadań:

1) Oświetlenie lotniska,

2) Oświetlenie drogi lotu.

3) Wyznaczenie i przygotowanie lotnisk pomocniczych i lądowisk.

Oświetlenie lotnisk odbywa się obecnie zapomocą reflektorów i lamp stałych, ruchomych, albo też przy użyciu obydwóch sposobów razem, zależnie od potrzeb i warunków.

Lotnisko musi być w ten sposób oświetlone, by oprócz możności widzenia pola wzlotów i lądowania, oraz możności dogodnej obsługi maszyn i pasażerów, pilot widział:

a) Granice lotniska właściwego i całej strefy lotniskowej.

b) Miał oświetlone wszelkie budynki, kominy i t. p. przedmioty, które są położone na lotnisku, lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie, z którymi może grozić zetknięcie się przy niskim locie zaraz po starcie lub przed lądowaniem.

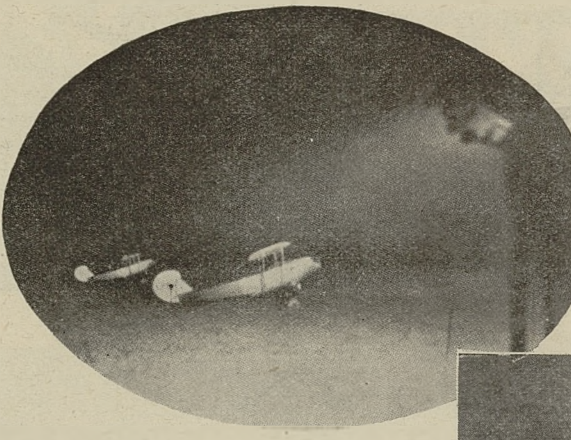
c) Wiatrowskaz dający kierunek normalnego startu i lądowania, a wreszcie

d) Nazwę lub znaki rozpoznawcze danego lotniska konieczne dla orjentacji nadlatującego płatowca. Oprócz tego są jeszcze konieczne sygnały świetlne regulujące ruch płatowców na danem lotnisku, oznaczające miejsce urzędowania władz lotniskowych, radiostacji i t. p., które to sprawy są już unormowane również przepisami międzynarodowemi.

Co do oświetlenia dróg lotu, to są obecnie używane różne systemy.

Zasada jednak jest zawsze ta sama.

Pilot opuszczający strefę zasięgu jednego sygnału świetlnego wskazującego jego drogę lotu, musi mieć moż-



ność widzenia już sygnału następnego prowadzącego go dalej.

Na zasadzie tej są oparte różne systemy. Np. latarnie o dużej mocy światła, rozstawione w odległości 50 kilometrów, wspomagane światłami pośredniemi, lub bez oświetlenia szlaku tylko lampami o wielkim zasięgu gęściej umieszczonemi.

Szlaki powietrzne w Stanach Zjednoczonych A. P. są np. oświetlane lampami umieszczonemi co 10 — 20 km. Odległość przyjęta we Francji wynosi 30 — 40 km. Co do rodzaju lamp elektrycznych t. j. lamp żarowych lub światła neonowego, znanego szerokiej publiczności z tak modnej obecnie reklamy świetlnej.

Spotykamy też na istniejących linjach przystosowanych do lotów nocnych połączenie świateł białych ze światłami neonowemi.

Oświetlenie dróg powietrznych lampami neonowemi ma tę zaletę, że światło to, jako bardzo charakterystyczne, jest łatwe do odróżnienia. Ma jednak i wady poważne, jest bardzo kosztowne, łatwo psują się instalacje, i ma niewielką możność przenikania mgły.

Początkowo budowano latarnie o potwornej sile światła, bo dochodzące do 1 miljarda świec. Praktyka jednak wykazała, że lampy o takiej sile światła są nieekonomiczne. Okazało się, że przy złej pogodzie widoczność bardzo silnych latarń maleje stosunkowo szybciej, aniżeli lamp słabszych. Np. lampa 50-cio świecowa jest widoczną przy złej pogodzie z odległości około 4 kilometrów, podczas gdy źródło światła o sile 500 tysięcy świec, jest widoczne w tych samych warunkach z odległości około 15-tu kilometrów.



Systemy ustawienia, funkcjonowania i sygnalizacji całego skomplikowanego organizmu, mającego za zadanie wskazywanie pilotowi drogi w nocy — korzystają z bogatego doświadczenia w tej dziedzinie żeglugi morskiej. Lotniska pomocnicze i lądowiska, leżące na danym szlaku powietrznym, oświetlone odpowiednio, spełniają doniosłą rolę czynnika bezpieczeństwa w stosunku do lotu nocnego. Lotniska te muszą zapewniać nietylko możność — w razie potrzeby — łatwego lądowania, lecz muszą posiadać również odpowiednie urządzenia warsztatowe do dokonywania drobnych napraw, koniecznych w danym momencie, oraz środki łączności, zapewniające możność skomunikowania się z lotniskami głównemi. Odległość od siebie lotnisk pomocniczych na szlaku, na którym odbywają się nocne loty komunikacyjne, waha się w granicach 50 km.

Troska o zapewnienie zupełnego bezpieczeństwa pasażerowi odbywającemu podróż powietrzną w porze nocnej, nie zezwala na ograniczenie się do przygotowań, o których mówiliśmy dotychczas. Do pomocy i współpracy nad zapewnieniem bezpieczeństwa lotu nocnego jest powołane — również i radjo. Prace wynalazców, które są już z resztą w użyciu, idą w tym kierunku, by pilot prowadzący samolot był automatycznie ostrzegany o ewentualnem zboczeniu z własnego kursu, lub też o zbytniem a niebezpiecznem obniżeniu lotu.

Kierunek lotu korygowany jest przez przyrząd, który odpowiedniemi wskaźnikami zwraca w danym momencie uwagę pilota, lub też radjowy sygnał, który czyni to samo, działając na jego słuch. Rolę ostrzegacza o zbytniem obniżeniu lotu, spełnia elektrostatyczny wysokościomierz, wskazujący bezwzględną wysokość.

Z powyższego wynika, że obecnie lot nocny, odbywa się pod czujną opieką dwóch czynników — pilnie bardzo nadzorowanych przez organizacje przyziemne — a mianowicie: potężnych promieni światła elektrycznego i fal radjotelegraficznych.

Jeśli się doda do tego, bardzo staranną kontrolę techniczną płatowca przed każdym startem, oświetlone lotniska pomocnicze, oczekujące na ewentualne przyjęcie w razie potrzeby przelatującego nad niemi samolotu komunikacyjnego, to zrozumieć można, że pasażer udający się na spoczynek w przedziale sypialnym wielkiego płatowca komunikacyjnego, może zasypiać z conajmniej takim samem uczuciem bezpieczeństwa jak w sleepingu najlepszego ekspresu międzynarodowego.

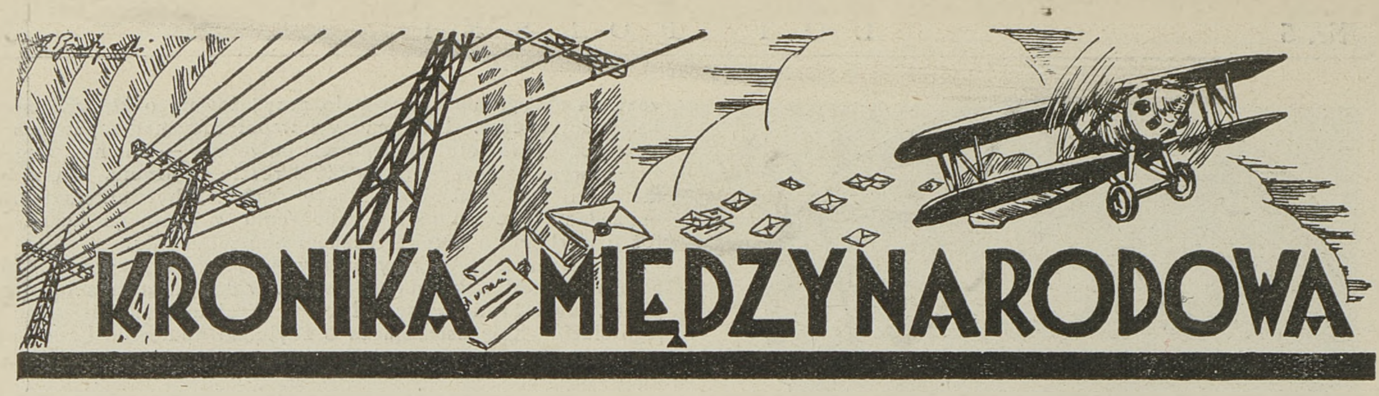
Z ważniejszych linji w Europie już przystosowanych i wyposażonych do nocnej komunikacji lotniczej, cieszą się powodzeniem linje: Londyn — Paryż, Paryż — Marsylja, Berlin — Królewiec, Berlin — Hannower. W czasie najbliższym liczyć się należy z uruchomieniem pierwszej nocnej linji lotniczej w Polsce, która tworzyć będzie odcinek bardzo doniosłego lotniczego szlaku komunikacyjnego, z punktu widzenia międzynarodowego, a mianowicie szlaku: Berlin — Warszawa — Bukareszt. Przygotowania na naszym odcinku, tak co do stadjum i projektów oświetlenia jak i wyboru lotnisk pomocniczych, są w pełnym toku. Rozpoczęte są prace terenowe, a częściowo zamówione też urządzenia oświetleniowe.

U góry. Potężne reflektory przy starcie powodzią światła rozpraszają ciemności nocy.

W środku. Gdzieniegdzie rozproszone sygnały świetlne wskazują lotnikowi powietrzny szlak.



Uwaga! Przekręcamy kontakty! Za chwilę płatowce lądują!



Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.

POLSKA

Pół miljona kilometrów w powietrzu.

W dniu 31 marca 1930 r. pilot Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Klemens Długoszewski, prowadząc samolot na linji Poznań — Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Długoszewski jest drugim pilotem w Polsce, który po pilocie p. Kazimierzu Burzyńskim, osiąga tą olbrzymią ilość kilometrów powietrznych, równającą się podróży na księżyc wraz z trzema okrążeniami kuli ziemskiej.

Pan Długoszewski, podobnie jak p. Burzyński, potężną tę przestrzeń podobłoczna przebył w codziennych lotach, nie naraziwszy żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.

Powyższy jubileusz jest najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilat, pełniąc zawód pilota od r. 1923 czuje się jak najlepiej, świadczy o tem, że „latanie" jest najzupełniej zdrowe i bynajmniej nie wpływa ujemnie na organizm.

Dzielnego jubilata powitał na lotnisku warszawskiem Zarząd P. L. L. „Lot", winszując mu dalszych setek tysięcy kilometrów podobłocznych ku chwale polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Zjazd Związku Aeroklubów Akademickich.

W sobotę dnia 12 kwietnia odbył się w Warszawie zjazd związku Aeroklubów Akademickich przy udziale delegatów wszystkich Klubów.

Na wstępie uczczono przez powstanie pamięć tragicznie zmarłych ś. p. Karola Trzetrzewińskiego (członka A.A.W.) i mechanika klubowego ś. p. Laudańskiego.

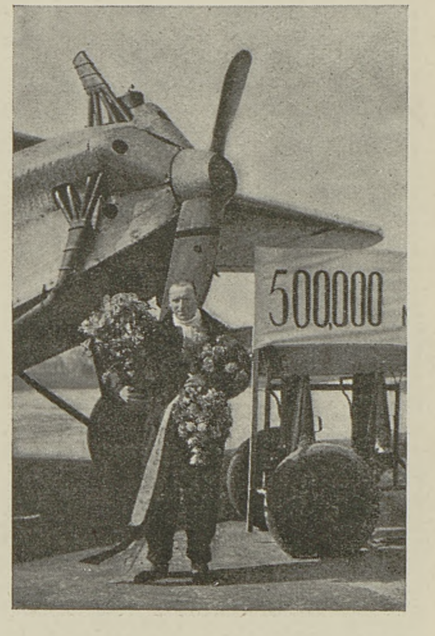
Na przewodniczącego obrad powołano prof. Pruszkowskiego, poczem prezes Zw. Aer. Akad. p. Osiński składał wyczerpujące sprawozdanie z działalności Związku, p. Jerzy Wędrychowski zaś złożył sprawozdanie finansowe. Ustępującemu zarządowi udzielono absolutorjum wraz z podziękowaniem.

Po dyskusji, jaka wywiązała się nad temi sprawozdaniami, prezes Osiński wygłosił referat na temat sytuacji Aeroklubów Akademickich, w którym wykazał konieczność likwidacji Związku, wobec tego, że wszystkie kluby lotnicze podporządkowane zostały Aeroklubowi Rzeczp. Polskiej, przy którym powstaje Rada Klubów Afiljowanych, zarówno więc Zw. Aer. Akad. jak i Zrzeszenie Klubów Lotniczych tracą rację bytu i dla dobra sportu lotniczego oraz zogniskowania w jednej instancji całej akcji, winny przekazać swe agendy Radzie Klubów.

W wyniku ożywionej dyskusji, która wszechstronnie oświetliła sprawę powyższą, postanowiono jednak związek nie likwidować.

Na wniosek kpt. Halewskiego, zjazd złożył serdeczne podziękowanie prezesowi Osińskiemu, za jego działalność przy organizacji zarówno poszczególnych Aeroklubów Akademickich jak i Związku. Zarząd Główny pozostawiono w dotychczasowym składzie.

Przyjęto cały szereg rezolucyj, które będą tematem obrad na najbliższem zebraniu Rady Klubów.



K. Długoszewski pilot, który na polskich Linjach Lotniczych „Lot" osiągnął pół miljona km.

Zarządzenie.

Ministerstwo Komunikacji prosi o opublikowanie następującej informacji: „W Monitorze Polskim Nr. 77 z dn. 2.IV b. r. zostało opublikowane zarządzenie p. Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28 go marca 1930 r. nakazujące, aby przy spotkaniu na morzu przelatującego statku powietrznego każdy polski statek handlowy morski podnosił banderę w posób poziomy bądź na rufie, bądź na innem miejscu, w którem bandera może być wyraźnie widziana ze statku powietrznego.

Zarządzenie to wchodzi w życie w 30 dni po ogłoszeniu.

ANGLJA

Samolotem pomiędzy dzikie zwierzęta

Na interesującą wycieczkę do Afryki wybiera się pewien oficer angielski. Leci na awionetce Moth, specjalnie cichej (zaopatrzonej w odpowiedni tłumik), aby fotografować znienacka i zbliska dzikie zwierzęta wprost w ich kryjówkach.

Na samolocie montuje się specjalny aparat fotograficzny, umożliwiający wykonywanie zdjęć w najbardziej niesprzyjających warunkach.

Czy jednak wycieczka ta będzie równie bezpieczna jak interesująca, o tem się jeszcze przekonamy. „Lot Polski" przesyła panu Glen Kidston'owi, takie jest nazwisko podróżnika, życzenia uniknięcia paszczy lwów i aligatorów!

„Luxury too"

Hasłem lotnictwa angielskiego jest „Safety Frist" czyli „przedewszystkiem bezpieczeństwo". Bardzo mądra zasada; zresztą uznana zdaje się w lotnictwie całego świata! Obecnie Anglicy uzupełniają to powiedzenie przez dodanie „Luxury too", co znaczy „i komfort również"! W myśl tej zasady nowe 40-osobowe samoloty angielskie na linji Londyn—Paryż mają być szczytem wygody w komunikacji lotniczej. W związku z tem ma być wprowadzona nowość, niesłychana na samolotach pasażerskich: przedziały dla palących.

PORTUGALJA

Przez Atlantyk bez radja

Sprawa konieczności zabierania ze sobą stacji radjotelegraficznej na lot transatlantycki nie jest dotychczas rozstrzygnięta. Ze względów bezpieczeństwa stacja taka jest bardzo pożądana, gdyż pozwala w każdej chwili porozumieć się ze światem i ustalić prawidłowość lotu lub w razie potrzeby wezwać pomocy. Nie wszyscy jednak są tego samego zdania, twierdząc, że stacje takie bardzo często zawodzą, kiedy są właśnie najbardziej potrzebne, a wobec tego wożenie ich ze sobą jest niepotrzebnem obciążeniem samolotu, zamiast czego rozsądniejby było wziąć odpowiednio większy zapas paliwa

Tego samego widocznie mniemania są lotnicy wojskowi portugalscy, którzy wybierają się latem roku bieżącego złożyć wizytę lotniczą stolicy Stanów Zjednoczonych. Biorą oni ze sobą sekstans, który pozwala na dokładne określenie poło-

AKTUALNOŚCI ILUSTROWANE



Coraz częściej słońce świecące nad Nowym Lądem, które 100 lat temu przyglądało się wojennym pląsom krwiożerczych Siuksów ze zdziwieniem spogląda na wodnopłatowce-kolosy spadające sobie z chmur na morskie tonie.

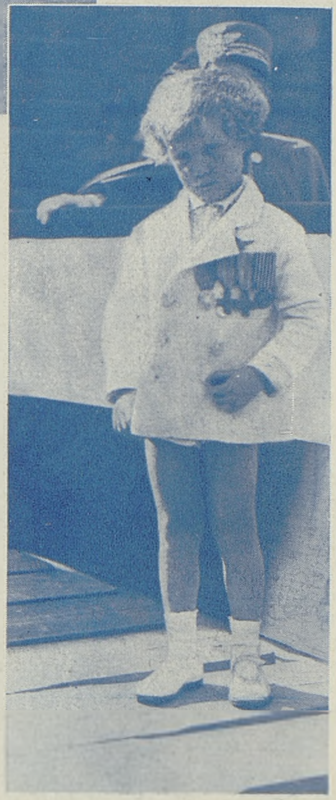


Płatowiec sanitarny w Krakowie ratuje często życie pacjentów, w wypadkach gdy natychmiastowa pomoc lekarska okazuje się niezbędną.

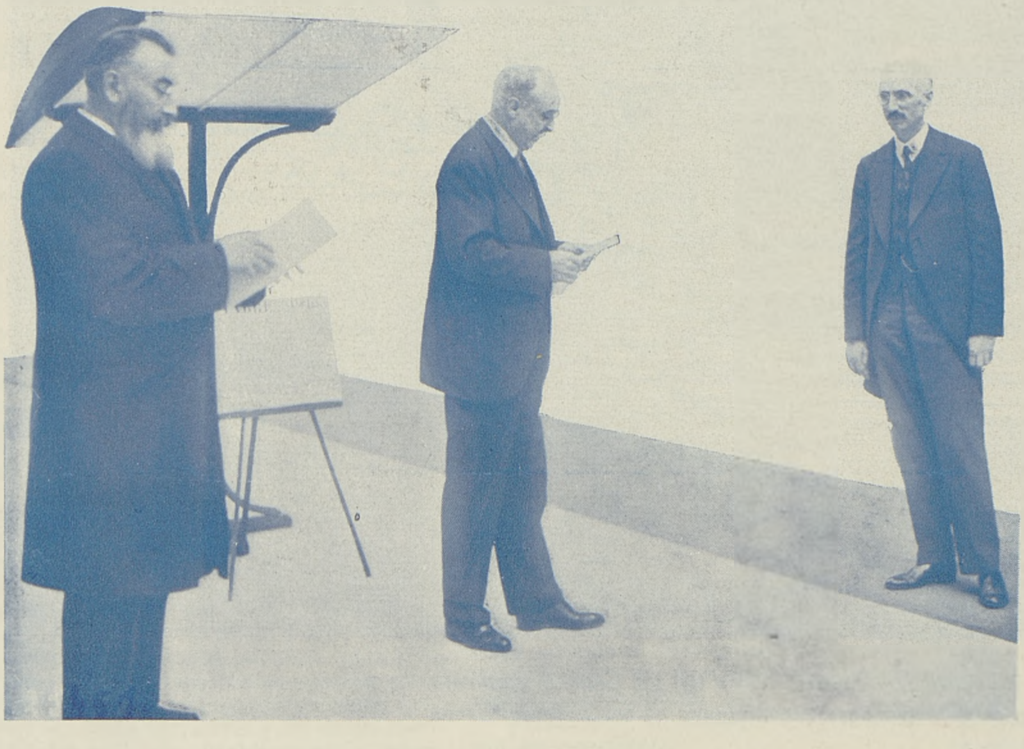


Pilotka Lena Bernstein, która wyleciała w dn. 22.III r. b. rano z lotniska w Le Bourget, aby zdobyć rekord kobiecy czasu.

Utrzymała się w powietrzu 26 godzin 57 minut zyskując tem palmę pierwszeństwa.



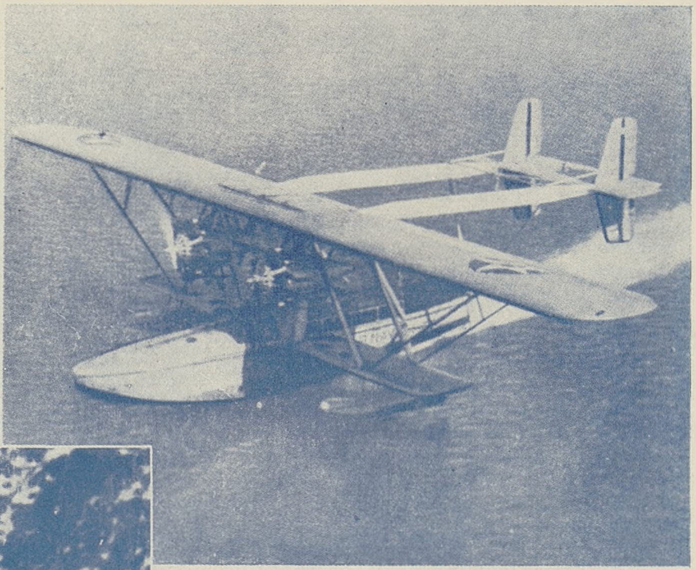
Syn kpt.-pil. Romagnoli, któremu Mussolini przypiął złoty medal za waleczność przeznaczony dla ojca poległego bohatersko w Libji.



W muzeum aeronautycznem w Chalan Mandon wręczono dyplom honorowy p. de Fabe, który 20 lat temu wykonał pierwszy lot na wodnopłatowcu.



Igor Sikorski, znakomity konstruktor wodnopłatowca Amphibji, stanowiącego ostatni krzyk techniki amerykańskiej.



Wspaniały wodnopłatowiec Amphibja „S.18" po zawodowaniu podczas lotu próbnego.



Niekiedy warkot silników wielkiego cygara potężnego sterowca R. 101 przerywa senną zadumę leśnej polany.



Kontr-admirał Ryszard Byrd powietrzny zdobywca bieguna południowego w stroju polarnym.



Zatoka Mirabella na północno-wschodnim wybrzeżu wyspy Krety na której wodują płatowce podczas przelotów Indja — Wielka Brytanja.



Wodospad Niagara z lotu ptaka.

Redakcja nasza w dn. 13 IV zainscenizowała walkę policji z bandytami przy pomocy pistoletów gazowych w ogrodzie Frascati w Warszawie.



Zasadzka gazowa.
Policja (funkcjonarjusze XIII komisarjatu P. P.) otoczyła wpółzawaloną szopę za którą skryli się przestępcy. Na dachu wywiadowca w masce z pistoletem naładowanym łzawiącemi pociskami gotowym do strzału.
Oczy policjantów chronią specjalne okulary.

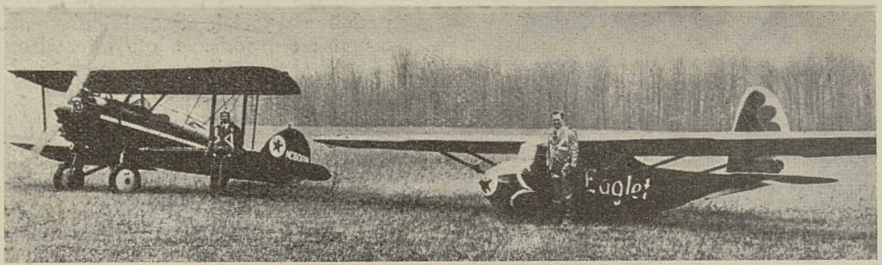




Z lewej ku prawej: mjr. Jerzy Witkowski, red. nacz. „Lotu Polskiego", hr. Plater, st. post. K. Rydecki, red. Jerzy Lewestam, oraz st. przod. T. Kędzierski wyruszają na wyprawę gazową.



Walka.
Przestępca oślepiony pociskiem łzawiącym pada na ziemię trzymając się za oczy.



Kpt. Hawkes szykuje się do lotu na szybowcu holowanym przez samolot.

żenia samolotu w przestrzeni, a więc wyklucza zabłądzenie. Sekstans wymaga jednak wielkiej umiejętności i wprawy w użyciu. Zdaje się iż tę właśnie rzadką umiejętność Portugalczycy posiadają w dostatecznym stopniu, gdyż już dwukrotnie samolot portugalski przelatywał Atlantyk Południowy, posiłkując się przytem sekstansem, a nie mając stacji radjowej.

BELGJA

Królowie latają

Król Albert belgijski odwiedził drogą lotniczą piramidy egipskie, a następnie w ten sam sposób zwiedził miejscowości legendarne, Niniwę, Babilon i inne, kończąc swą wycieczkę na Bagdadzie. Samolotem również powrócił zpowrotem do Brukseli.

NIEMCY

Co słychać ze sterowcową komunikacją transatlantycką?

Kiedy dobrych kilka miesięcy temu „Hrabia Zeppelin" wyruszał w lot do Ameryki (nie pierwszy raz już zresztą), sfery „sterowcowe" zdawały się być pełne nadziei, a przeciętny obywatel przypuszczał, że niedługo już sterowcem można będzie latać do Nowego Jorku w ciągu godzin, nie zaś dni jak dotychczas. W dodatku sterowce miały być nie mniej, jeżeli nie więcej, komfortowe od okrętów transatlantyckich. Sterowcom nie groziłyby przytem pływające góry lodowe, a podróżnym — choroba morska. Pozostałaby słowem jedna tylko niedogodność (zasadnicza niestety): słona cena biletu.

Kiedy „Hrabia Zeppelin" wrócił z podróży, nie w najlepszym stanie, miny organizatorów komunikacji transoceanicznej mocno zrzedły, następnie zaś przez długie miesiące sterowce „transatlantyckie" nie dawały o sobie znaku życia.



Kapitan Yancey pilot amerykański dokonał szczęśliwego lotu z wysp Bermudzkich do New Yorku

Ponieważ obecnie zbliża się wiosna, a z nią sezon przelotów oceanicznych, więc nie od rzeczy będzie coś na ten temat usłyszeć.

Sfery „zeppelinowskie" lansują obecnie nową zasadę: najpierw komunikacja transatlantycka pocztowa, potem pasażerska. Okazuje się, że nietylko „mądry Polak po szkodzie"! Z tego jednak wynika, że „komfort", którym szczycił się sterowiec, elektryczne kuchnie, fumoir'y itp., trzeba będzie odłożyć również na później. „Zeppeliny" mają więc przewozić tylko pocztę. Czy komunikacja regularna rozpocznie się już w tym roku? Należy w to wątpić, gdyż — jak pokazało doświadczenie dotychczasowych lotów — w tym celu należy najpierw zbudować po kilka dworców sterowcowych po obydwu stronach Atlantyku. Dlatego kilka, aby w razie niesprzyjającej pogody w jednem miejscu, sterowiec mógł zawsze bezpiecznie lądować na jednym z dalszych dworców. Sterowce znalazłyby na dworcach wygodne pomieszczenie w hangarach, warsztaty reparacyjne i całe fabryki do uzupełniania nieuniknionych stałych strat gazu, wypełniającego powłokę sterowca.

Urządzenia te kosztowałyby oczywiście wiele, wiele miljonów. Wysoki koszt tych absolutnie niezbędnych urządzeń zmusił kierowników powstającego przedsiębiorstwa do zarzucenia myśli transportu pasażerów na korzyść przewozu martwych przesyłek pocztowych, mniej wymagających i bardziej opłacających się.

Rumpfgeschwader

Sławny samolot-olbrzym Do-X, który latał ze 170 pasażerami, ma stać się małym samolocikiem... Tak, ale w porównaniu z nowym nadolbrzymem niemieckim, budowanym w wytwórni lotniczej w Friedrichshafen. Cyfry trzymane są jeszcze w ścisłej tajemnicy, wiadomo natomiast jak nowy okręt powietrzny będzie wyglądał. Będzie więc on podobny do szeregu samolotów, ustawionych obok siebie i dotykających się skrzydłami. Innemi słowy będzie to wielkie skrzydło o całym szeregu małych stosunkowo kadłubów, zakończonych jak zwykle ogonem i opatrzonych w śmigło od przodu. Stąd nazwa tego nowego typu: Rumpfgeschwader, co znaczy „szwadron kadłubów".



P. L. L. „Lot" żegnają bankietem ustępującego dyrektora mjr. inż. Turbiaka. Po środku mjr. Turbiak (w mundurze), obok po prawej nowy dyrektor mjr. inż. Makowski.

Linja lotnicza do Ameryki Południowej — w przygotowaniu

Na podstawie układu, zawartego z Hiszpanją, Niemcy organizują linję lotniczą, mającą połączyć Europę z Ameryką Południową. Obsługiwać linję będą samoloty Dornier - Wal, będące typem, z którego powstał znany olbrzym powietrzny Do-X. Nowa linja przejdzie brzegami Hiszpanji przez wyspy Kanaryjskie do Pernambuco po drugiej stronie Atlantyku.

STANY ZJEDNOCZONE

Niepożądane wyspy sztuczne

Fakt, że Ameryka znajduje się daleko za oceanem, pozwala czasami prawie zapominać o jej groźnej konkurencji dla wytwórczości i samodzielności (gospodarczej narazie) starej Europy. Inaczejbyśmy z pewnością się czuli, gdyby Fordy i inni królowie amerykańskiego przemysłu znaleźli się od nas o miedzę. Otóż stoimy właśnie przed taką ewentualnością.

Amerykanie zabierają się do zbudowania łańcucha wysp sztucznych, któreby miały połączyć nas z ich ojczyzną, rzekomo tylko w celu usprawnienia lotniczej komunikacji transoceanicznej. W rzeczywistości w projekcie tym państwa europejskie widzą zagrożenie swej suwerenności, gdyż jakby przybliżenie się potężnego i bogatego sąsiada z bezpiecznej odległości pod samą granicę.

Nie dziwmy się więc, że projekt wysp sztucznych napotykać zaczyna na „trudności" ze strony państw naszego kontynentu.

Wyścigi... powolności

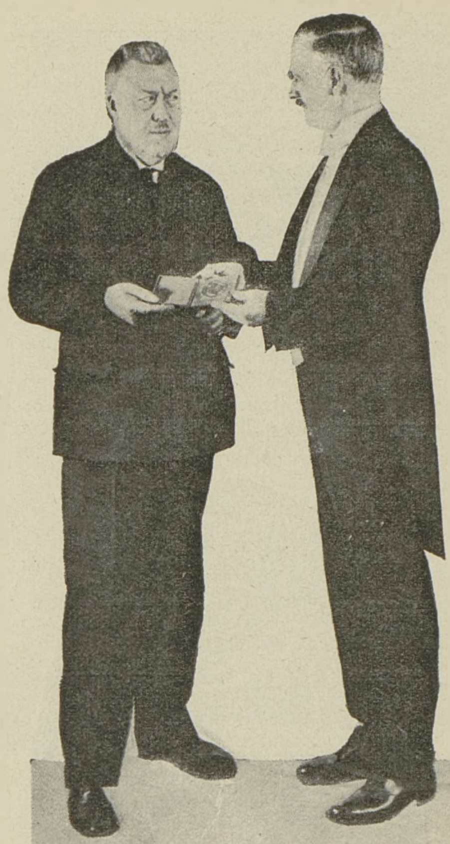
Pod hasłem nieśpieszenia się odbyły się oryginalne wyścigi lotnicze w Handley Airport w stanie New Jersey. Ostatni przyleciał do celu i wziął pierwszą nagrodę samolot Gates R. S. V, wytwórni Gates Aircraft Corporation w Nowym Jorku.

Chyba tylko w lotnictwie możliwe są podobne wyścigi. Samolot nie może zatrzymać się podczas lotu i to właśnie dla pewnej kategorji podróżnych jest jego wadą. Mianowicie dla turystów. A tymczasem przedsiębiorstwa turystyczno-lotnicze w Ameryce zaczynają powstawać jak grzyby po deszczu. Przedsiębiorstwa te są w poszukiwaniu samolotów, w którychby można turystów jak najdłużej zatrzymać w powietrzu, aby się mogli napatrzeć do syta za swój drogo zapłacony bilet.

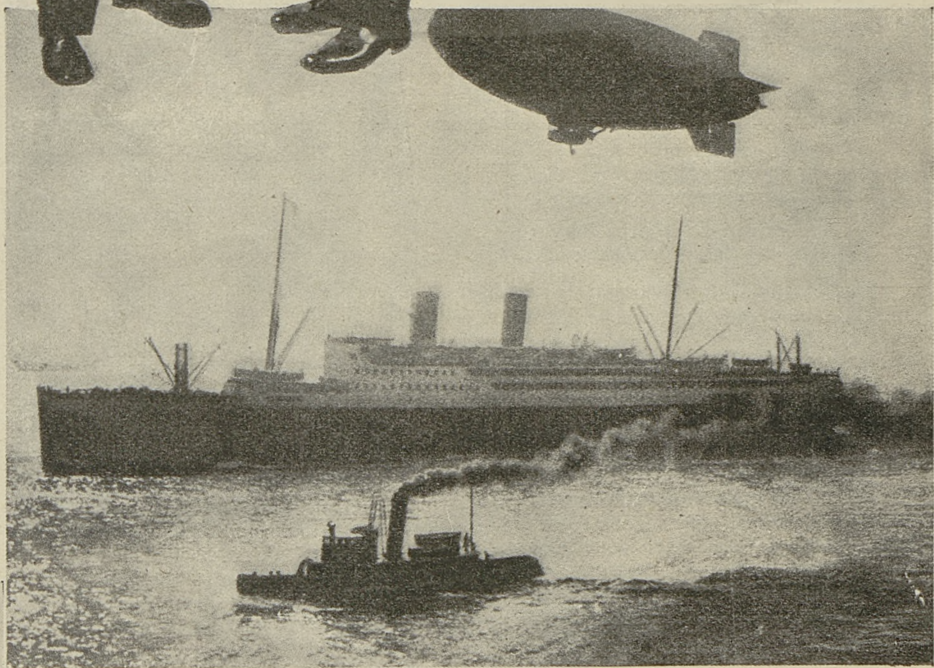
Samolot Gates ma więc odpowiadać temu celowi. Oczywiście o ile jest on równie bezpieczny jak powolny.

Wpoprzek Ameryki na szybowcu

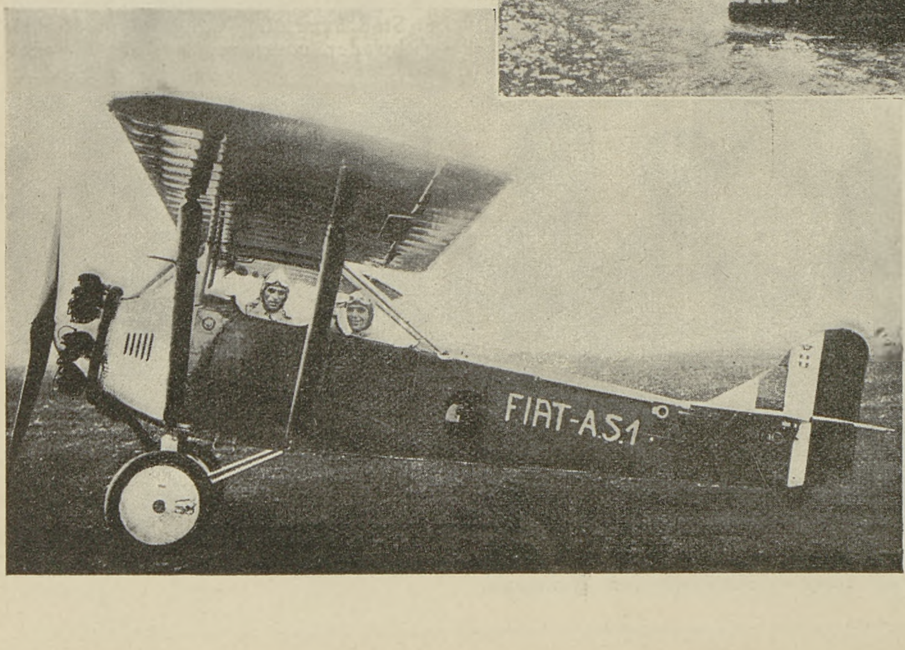
Nowy rekord planują Jankesi. Kapitan Hawkes szykuje się do lotu na szybowcu (a więc bez silnika!) wpoprzek całych Stanów Zjednoczonych od oceanu do oceanu — w osiem dni. Nie jest to jednak bynajmniej humbug amerykański. Poprostu Hawkes ma lecieć na szybowcu... holowanym przez samolot.



Dr. Grosvernor, prezes Geograficznego Towarzystwa U. S. A., wręcza doktorowi Eckenerowi złoty medal za przelot Zeppelinem naokoło świata.



Najmniejszy sterowiec świata „Purytania" jest jednak duży w porównaniu z okrętem.



Italski as lotnictwa Ronato Donati, który zdobył rekord długotrwałości lotu na płatowcu turystycznym Fiat A. S. 1.

Szybowce w nowej roli

Szybowce znane są dawno w krajach Europy. Amerykanie jednak jakby dopiero teraz je odkryli, z takim zapałem wzięli się w ostatnich czasach do szybownictwa. Znaleźli przytem dla nich nowe oryginalne zastosowanie. Jeden z wielkich sterowców amerykańskich przystępuje mianowicie do prób.. zrzucania pasażerów ze sterowca na ziemię na małych szybowcach.

Oczekujemy teraz wyników prób, z których dowiemy się zapewne, co też taki pasażer ma zrobić z szybowcem po wylądowaniu!



Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.

Znane pismo francuskie **l'Illustration** drukuje artykuł, w którym autor zapatruje się na lotnictwo w sposób, który nie był jeszcze nigdy tak otwarcie wypowiedziany. Próby demokratyzowania lotnictwa— mówi autor — zgóry skazane są na niepowodzenie. Nie da się zdemokratyzować rzeczy, która sama przez się jest droga. A lotnictwo jest drogie. Wobec tego demokratyzacja jest niewykonalna, to zaś, co nazywamy demokratyzacją, jest właściwie subsydjowaniem lotnictwa. Kto za to płaci? Państwo, a więc — droga podatków — ten sam obywatel. Czyż więc nie lepiej, aby płacił wprost? Lotnictwo, zwłaszcza turystyka lotnicza, jest luksusem. Jednak jest dość ludzi, których stać na ten luksus. Nie komplikujmy więc tak prostej sprawy i nie okłamujmy samych siebie. Lotnictwo tylko na tem wygra!

Nasuwa się pytanie czy u nas również „jest dość ludzi, których stać na ten luksus" bez pomocy państwa czyli... biedniejszych współobywateli?

W tygodniku amerykańskim **Aviation** znajduje się artykuł, który powinien zainteresować naszą prasę codzienną i nasz świat lotniczy. Wypadki lotnicze zawsze są możliwe! Co robić, gdy wypadek taki się zdarzy; jak skłonić dziennikarzy do pewnej oględności w traktowaniu wypadku lotniczego, aby nie zaszkodzić sprawie lotnictwa i bezpośrednio zainteresowanym?.., Nie można przecież wymagać przemilczania lub tuszowania sprawy. Takie postępowanie może spowodować skutek wprost przeciwny. A jednak jest sposób. Sposób ten, oparty na bezpośrednim doświadczeniu i doskonałych wynikach, podaje już nie po raz pierwszy tygodnik Aviation. Stawia przytem tylko jeden warunek: uciekać się do tego sposobu zawczasu, a nie dopiero po wydarzeniu się wypadku nieszczęśliwego lub wogóle faktu, dającego prasie sposobność do niekorzystnych komentarzy.

Redaktor amerykańskiego czasopisma **Airports** w ostatnim swym zeszycie wylicza wiele powodów, dla których lotnisko powinno być nietylko lotniskiem lecz jednocześnie najlepiej urządzonym i najbardziej uczęszczanym parkiem miejskim. Twierdzenia autora są przekonywujące i zresztą dążność do takiego właśnie wykorzystania lotnisk, będących przecież naturalnymi zbiornikami w mieście świeżego powietrza, zaznacza się coraz wyraźniej nietylko w Ameryce lecz również w Europie.

Oczywiście jednak, iż w tym celu lotnisko powinno być rzeczywiście zbiornikiem świeżego powietrza, nie zaś kurzu, podnoszonego z pod śmig startujących samolotów. Sprawa zatem sprowadza się do utrzymania lotniska w „kulturze", słowem zrobienia z niego rzeczywistego parku. W parku tym powinny się znajdować również takie urządzenia użyteczności publicznej, jak restauracje, tereny sportowe i t. p., aby park, a raczej lotnisko, stało się miejscem modnem, aby uczęszczanie na lotnisko było nakazem dobrego tonu. Będzie to najlepszą reklamą lotnictwa.

Airways, lotniczy miesięcznik angielski, kpi sobie dobrodusznie z polityki sterowcowej Wielkiej Brytanji. Jak wiadomo zbudowano tam dwa sterowce, największe na świecie, ostatni krzyk techniki itd., itd., cóż kiedy nikt nie wie co teraz z nimi robić. Doszło do tego, że nieszczęsne sterowce stały się czemś, o czem się nawet myśleć nie chce: jedni nie chcą się nimi zajmować, ponieważ za mało wiedzą, inni — ponieważ za dużo o nich już się dowiedzieli...

W dodatku „barany" („statek" i „baran" wymawiają się po angielsku prawie jednakowo) są zbyt duże, aby można je było jakim sposobem sprzątnąć. Sytuacja jest podobna jak w cyrku, gdy zdechnie słoń i nie sposób wyrzucić go do śmietnika. Autor radzi odstąpić sterowce studentom. Mieliby świetną i pouczającą zabawkę!

(A możeby tak Anglja odstąpiła nam te sterowce? W najgorszym razie możnaby z nich urządzić baraki dla bezdomnych).

◈

Następny artykuł mówi o przyszłości awionetki, w oryginalny przytem sposób autor uzasadnia konieczność niestarania się o większe bezpieczeństwo lotu na awionetce niż już zostało osiągnięte. Rower na trzech kołach — mówi autor — jest właśnie przedstawicielem maszyny zbyt bezpiecznej. Dlatego los jego dawno został już przesądzony. Nie powtarzajmy tego samego w lotnictwie. Rower normalny, na dwu kołach, jest maszyną znacznie niebezpieczniejszą. Na takim rowerze nie można stać w miejscu, podobnie jak na samolocie. Na rowerze więc mamy również niebezpieczeństwo „straty szybkości", Na śliskim bruku możemy na rowerze tak samo dobrze pośliznąć się na „skrzydło", a nawet „wpaść w korkociąg".

Trudno — kończy autor — awionetka będzie zawsze wymagała u m i e j ę t n o ś c i latania. Być może, że będą również samoloty dla niemowląt lecz nie wymagajmy tego od awionetek.

W niemieckiem czasopiśmie lotniczem **Flugwesen**, wydawanem w Pradze Czeskiej przez Niemiecki Związek Lotników w Czechosłowacji, ukazały się artykuły znanego z czasów wojny konstruktora samolotów austryjacko-niemieckich, Etrich'a, który po wojnie znalazł się w granicach państwa czeskiego. Samoloty Etrich'a, t. zw, Taube, cieszyły się swego czasu zasłużoną sławą, obecnie zaś ich konstruktor przypomina w artykule, że były one nawet bezpieczniejsze od wielu typów dzisiejszych. Mianowicie kształt skrzydeł samolotów Etrich'a nadawał im doskonałą równowagę w powietrzu, którą dzisiaj konstruktorzy starają się osiągnąć zapomocą skomplikowanych urządzeń pomocniczych. Pozatem Etrich przypomina, że między innemi on również był jednym z pierwszych konstruktorów samolotów bezogonowych, znów ukazujących się na widowni w ostatnich latach.

Włoska **Rivista Aeronautica**, doskonale redagowany miesięcznik lotniczy, drukuje wrażenia pierwszego lotu na szybowcu. Autor sam jest pilotem i, jak to często bywa, zapatrywał się dotąd z lekceważącem pobłażaniem na młodsze rodzeństwo lotnicze: szybowce. Bliższe zapoznanie się z lotnictwem szybowcowem, mianowicie w ośrodku szybownictwa we Włoszech, w Pawullo, skłoniło go jednak do zmiany zdania

Treść artykułu jest interesująca, jak każda nowość w lotnictwie, tem bardziej, że chodzi o tak zasadniczą rzecz jak latanie bez silnika, na wzór ptaków, co pomimo całego postępu techniki lotniczej lat ostatnich, udaje się nam, ludziom, dość słabo, a jeszcze mniej się o tem pisze. A jednak ten nowy sport jest pociągający i w niczem nie ustępuje lotnictwu silnikowemu. Autor twierdzi, nie jest to zresztą zdanie odosobnione, że lotnictwo szybowcowe należy propagować i popierać jeszcze energiczniej od lotnictwa „normalnego" (jeśli się można tak wyrazić, gdyż nie wiadomo, które właściwie jest normalniejsze!). Latanie na szybowcu jest stosunkowo tanie i bezpieczne, a więc stanowi ono świetne przedszkole dla przyszłych pilotów samolotów tak cywilnych jak wojskowych.

Interesujący artykuł znajduje się w tymże zeszycie, pióra doktora Faenzi, p. t. „Ć w i c z e n i a f i z y c z n e a p i l o t o w a n i e". Niesposób powtarzać cennych wskazówek, zawartych w tym artykule, należy jednak zauważyć — wraz z autorem, że powstanie lotnictwa szczęśliwym zbiegiem okoliczności przypada na czas, gdy cały świat kulturalny zorjentował się w potrzebie równomiernego rozwoju zalet tak ducha jak ciała, co od czasów greckich zdawało się już pójść w zapomnienie. Lotnictwo daje środek do uprawiania kultury fizycznej, przytem środek ultra-nowożytny, a więc zgodny z charakterem dzisiejszego gorączkowego życia. Z drugiej strony lotnictwo jest dźwignią i widomym znakiem postępu. Lotnictwo jest nie do pomyślenia bez podniesienia tężyzny cielesnej i psychicznej. A więc sprawności fizycznej musi być poświęcona baczna uwaga. W literaturze lotniczej znajduje się mało prac na ten temat i artykuł doktora Faenzi jest w zupełności na czasie.

ZDZISŁAW GRZYBOWSKI.

Eskadra śmierci.

NOWELA.

Zapadał pochmurny wieczór. Zdala dochodziły jeszcze pojedyńcze detonacje dział, które wreszcie ucichły, zamieniając dotychczasowy zgiełk wojenny w prawie że dzwoniącą ciszę.

Dwie potęgi morskie. Ameryka i Japonja, starły się wreszcie by wywalczyć sobie berło panowania na wodach Pacyfiku. Już przeszło od dwóch tygodni obie nieprzyjacielskie floty prowadziły bój nieustanny, który tocząc się ze zmiennem szczęściem przewalił się wreszcie do brzegów krainy wschodzącego słońca. Eskadry japońskie, nieprzeczuwając podstępnych zamiarów floty amerykańskiej, zebrały się wpobliżu swej bazy operacyjnej w Jokohamie, gdzie zostały zablokowane i unieruchomione przez flotyllę łodzi podwodnych i wieńce min pływających. Blokada amerykańska nie ograniczyła się tylko do portu w Jokohamie, ale ogarnęła wzdłuż wybrzeża Nipponu, bombardując miasta i wioski, leżące w promieniu ognia armatniego.

Admirał Hamagushi napróżno wysyłał dziesiątki łodzi podwodnych, pod dowództwem najdzielniejszych oficerów, chcąc przerwać stalowy pierścień dział amerykańskich. Bohaterscy żółtolicy marynarze z brawurą rzucali się na stalowe twierdze wrogów, ginąc przeważnie w walce z triumfującym wrogiem. Flagi na okrętach japońskich już od wielu dni były opuszczone do pół masztu, oddając hołd coraz to liczniejszym rzeszom poległych towarzyszów.

— — — — — — — — — — — — — — —

Wieczór, poprzedzający ową pamiętną noc, zapowiadał się niespokojnie. Dalekie błyskawice, rozświetlające raz po raz zasnuty chmurami horyzont, krzyżowały się z błyskami reflektorów amerykańskich, które wysyłały swych ognistych szpiegów, myszkując po niebie i wodzie.

Na statku admiralskim „Mikado" odbywała się narada wojenna.

— „Cuszime" — nie powrócił!

— Hydroplany P. 101 i P. 98 — strącone!

— „Kioto", wysadził się w powietrze, niechcąc wpaść w ręce yankesów!

Siwa głowa admirała Hamagushi, o twardych rysach nieustraszonego żołnierza, pochyliła się na pierś. Smutna, codzienna litanja raportów, pamiętnik bohaterstwa i poświęcenia pisany krwią najlepszych synów Japonji.

Wszyscy zdawali sobie sprawę, że jeszcze tydzień tych nierównych zapasów, a dumna doniedawna flota Nipponu, schwytana niby lew w sieci, przestanie istnieć.

Należy natychmiast przedsięwziąć jakiś plan, chociażby najszaleńczy, plan którybyby przyniósł w rezultacie zwycięstwo lub też śmierć na polu chwały.

Cisza panowała w kabinie admiralskiej. Nikt nie próbował się wyrwać z niewczesnym projektem, oczekując na przemówienie dowódcy. Każdy z tych dzielnych, osiwiałych w boju i niebezpieczeństwie żołnierzy, sumował w myśli łodzie podwodne, torpedowce i samoloty, które tonęły codziennie grzebiąc w swych wnętrzach setki najdzielniejszych marynarzy.

Admirał Hamagushi wsparł się dłonią na pomarszczonem od wysiłku myślowego czole i powiódł wzrokiem po milczących oficerach. W jego stalowych oczach ujrzeli błysk, który zawsze zwiastował im rozkaz do bezwględnego wykonania. A rozkaz ten był zawsze twardy i żądający od wykonawcy całego wysiłku woli i zaparcia się siebie.

— Wezwać natychmiast porucznika Hamagushi, dowódcę eskadry Jego Cesarskiej Mości — zwrócił się admirał do adjutanta.

W kilka chwil potem stał przed sędziwym admirałem smukły młodzieniec w mundurze porucznika pilotów morskich. Młody lotnik, który niedawno dopiero ukończył akademję lotniczą morską, dowodził doborową eskadrą hydroplanów, dającą się nieraz dotkliwie we znaki nieprzyjacielowi.

— Panie poracczniku, iloma pan rozporządza w tej chwili samolotami?

— 15 gotowych do akcji, 4 w warsztatach reperacyjnych!

— Czy te aparaty w naprawie, nie są zupełnie zdatne do użytku!

— Tylko jeden. Trzy natomiast miały postrzelane skrzydła i w razie koniecznej potrzeby można je użyć do walki.

— Właśnie nadeszła chwila koniecznej potrzeby. Wyda pan natychmiast polecenie usunięcia wszystkich zbędnych ciężarów z samolotów. Karabiny maszynowe pozostawić. Benzynę wypuścić ze zbiorników. Napełnić tylko na $1^1/_2$ godziny lotu. Po wykonaniu, stawi się pan u mnie po dalsze dyspozycje!

Dziwny rozkaz admirała, nieznającego sprzeciwu, wydał się wszystkim niezrozumiały. Jakto? Najlepsza eskadra powietrzna ma się udać na jakąś tajemniczą wyprawę bez broni i benzyny? Czyżby niepowodzenia i zbliżająca się klęska potęgi morskiej Japonji pomieszały zmysły doświadczonego dowódcy?

— Panowie, wyrzekł twardo admirał Hamagushi — nocy dzisiejszej flota Stanów Zjednoczonych przestanie istnieć! Każdy z panów uda się natychmiast na swój okręt i zwoła całą załogę pod broń. Z chwilą gdy nastąpi pierwszy wybuch na okręcie amerykańskim, prezentować broń. Orkiestry mają grać hymn narodowy. Wszystkie działa, pokolei, oddają po jednym strzale honorowym.

Narada została skończona.

— — — — — — — — — — — — — — —

Na awiomatce „Yeddo" wre praca. Porucznik Hamagushi wydaje ciche rozkazy, spełniane przez setki zwinnych marynarzy, dźwigających ostrożnie tajemnicze ciężary. Ładują je do ustawionych w długim szeregu samolotów. Wreszcie wszystko gotowe. Krótki gwizdek dowódcy. 18 młodych pilotów, ubranych w ciepłe combinaisony otacza admirała, który przybył osobiście, by wydać ostatnie polecenia. Poważnym wzrokiem obrzuca grupę młodzieńców, uważnie wpatrujących się w jego surowe rysy.

— Japończycy! Nadeszła chwila, w której musicie dać dowód waszego poświęcenia i miłości Ojczyzny. Oto u progu naszego kraju stoi wróg, dyszący nienawiścią i łaknący krwi naszych matek i sióstr. Nic go już nie zdoła powstrzymać od obrócenia w perzynę miast i wsi japońskich, od rozlania morza krwi i zniszczenia, nic go nie zatrzyma przed wtargnięciem jego nieczystą stopą w szczęśliwy kraj Nipponu, chyba tylko ofiara uczyniona z waszego życia. Japończycy! Oto Ojczyzna wyznaczyła was dzisiaj, jako swych najlepszych synów, abyście spełnili swój święty obowiązek. Dajcie dowód, że w zupełności zasługujecie na jej szacunek i zaufanie. Przed chwilą samoloty wasze zostały wypełnione najgroźniejszym materiałem wybuchowym „melinitem". Obowiązkiem każdego z was jest polecieć nad okręt nieprzyjacielski i rozbić się o niego Będziecie niczem pioruny, kruszące stal wroga, pioruny tem skuteczniejsze, że w każdym z nich bije żywe serce patrjoty. Żegnam was w imieniu Ojczyzny, towarzyszy i waszych rodzin. Banzai!

— Banzai! odpowiedziało mu 18 młodych głosów.

— — — — — — — — — — — — — — —

Wyciągnięte na wszystkich okrętach szeregi marynarzy japońskich z niepokojem patrzą w czerń nocy, oczekując mających się rozegrać tajemniczych wypadków. Wszyscy odczuwają powagę chwili, nie wiedząc co ona przyniesie.

Admirał Hamagushi nieruchomo wpatruje się w przestrzeń, gdzie oddawna umilkł szum propelerów. A tam w dali zaczynają się rozgrywać jakieś dziwne wypadki. Całe niebo zabłysło w świetle reflektorów, które wytrysnęły szerokiemi smugami z nieprzyjacielskich okrętów. Po chwili dały się słyszeć z początku rzadko, potem coraz częściej wystrzały armatnie.

Nagle na tle światła reflektorów wybuchł czarny płomień a potem dobiegł głuchy odgłos detonacji. Za chwilę drugi, trzeci, czwarty... Na okrętach japońskich zabrzmiały głosy komendy... Orkiestry zagrały hymn narodowy... Armaty zaczęły oddawać strzały honorowe...

Wszyscy zrozumieli! Tam, wdali, ginęli bohaterowie!..

Przy osiemnastej detonacji gruba łza stoczyła się po twarzy admirała.

To zginął ostatni lotnik, dowódca eskadry, syn admirała...

ANTONI KORCZYŃSKI.

Duchy przestworzy.

POWIEŚĆ SENSACYJNA.

III.

Hydroplan pasażerski Z. X. VI. gotuje się do odlotu. Białe smugi lamp elektrycznych raz po raz torują drogę zapobiegliwym rękom mechaników i majstrów badającym linki i stery.

Pod rozległą kopułą roziskrzonego nieba uśmiecha się latarnia marsylskiego portu. Długie srebrzyste pasma jej błysków lśnią na spokojnej fali, pełzają im tylko wiadomym gościńcem, jednako czule pieszczą płyty pancerne wielkich dreadnaught'ów jak i biedne mchem porosłe kutry rybackie. Drażniący zapach pomarańczy jak z kadzielnicy zawiewa z opodal stojącego statku. I niewiadomo czy to pomarańcze i cytryny tak pachną, czy dźwięki upojne brazylijskiego tanga...

Huk motoru gwałtownym chwytem mąci ciszę i nastrój.

— Nie wsiadać! Nie wsiadać jeszcze!

Liny naprężone jęczą. Łoskot ustaje.

— W porządku?

— Jak zegarek!

— Proszę zajmować miejsca!

Detektyw Maribot zamienia ostatni uścisk dłoni z odprowadzającym go Grahamem.

— Jest was pięciu tylko, nie trudno ci będzie obserwować...

— Bagaż poddano rewizji?

— Tak! Bez rezultatu! Zbyt dobrzy gracze! Zresztą może nawet na tę maszynę sieci nie zastawili wcale.. Jedziemy do tej pory po omacku.

— Nie bój się, naświetlimy jakoś...

— Uważaj tylko dobrze... bo to gra o skórę...

— Do widzenia.

— Wracaj...

Zamykają się drzwi. Ostatni pasażer zajął miejsce. Niebieski sygnał razi oczy. Kadłub aluminjowego ptaka przebiegają dreszcze. Syczy i pryska pływakami pruta fala. Morze opada, zbliżają się gwiazdy; motor wyśpiewuje potężną pieśń stali i czynu. Maribot przysunął twarz do szyby. W zawrotnym pędzie znikają blade światełka statków i pancerników, gdzieś na widnokręgu majaczą zwodnicze światła Hyeres i Tulonu. Tu i tam śle nieuchwytne pozdrowienia latarnia morska i tylko morze rozświetlone srebrzystą poświatą księżyca błyszczy i lśni się niby niezmierzona srebrnolita makata wschodnia.

Maribot wyjmuje z walizki książkę i pozornie zagłębia się w lekturze. Oparty plecami o tylną ścianę samolotu może doskonale obserwować całą kabinę. Przed nim czterech pasażerów i w oszklonej kabinie pilot. Spoziera na zegarek: 23.15.

Maribot jest odważny, lecz dziwne uczucie ogarnia go na myśl, że on tutaj w tej chwili jest ostatnią placówką przewidującej i tropiącej sprawiedliwości. Z ulgą stwierdza, że każdy takt motoru, każda sekunda zmniejsza odległość pomiędzy nim a kolegami w Algerze.

W opalizującem świetle żarówek lśnią świeże płatki róż kwitnących w kryształowych wazonach.

Żaden ruch, żaden szelest nie uchodzi uwagi śledzącego.

Gasną kolejno lampki na stolikach: pasażerowie zasypiają.

Maribot odkłada książkę, przekręca kontakt. Blado-niebieskie światło lampek nocnych spowija niemą kabinę.

Maribot całą siłą woli stara się opanować uczucie senności. Majaczą przed nim skulone postacie pasażerów. Statek faluje lekko. Cisza. Zapach róż wypełnia całą kabinę.

Maribot zasypia..

...I oto niebieska kula światła pęcznieje, rośnie w oczach. Zatracają się w niej wszystkie inne kształty, nikną gobelinem kryte ściany. Już gwiazd sięga i jeszcze tylko księżyc z dobrotliwym uśmiechem przypatruje się temu co się wokół dzieje.

...Przebudzenie! Świadomość miejsca!

W głębokich fotelach tkwią sylwetki pasażerów.

Ach, jak powieki są ciężkie ..

Godzina?

Ileż wysiłku wymaga ruch ręki!

...1.15... Jak ten czas długo się wlecze!

Znów na powiewnych skrzydłach snu bieży różami pachnąca kula nikłej bladoniebieskiej światłości,

Cisza. Sen...

— Mają dość?

— Zaraz zobaczę...

Stłumiony szept rozpływa się w ciszy. Po podłodze kabiny pełznie cień.

— Panie! Panie!

Głowa zwisa bezwładnie w tył.

— Już... rób resztę...

Nowy cień pełznie po kabinie pilota.

Samolot zawieszony między bezkresem gwiazd a taflą srebrnych wód płynie wysoko kołysany podmuchem Südwestu.

* * *

Całą noc przesiedział Graham przy telefonie. Sklął po kolei wszystkich telefonistów w Marsylji i Algerze ale wiadomości żadnej nie otrzymał. Uzyskał połączenie ze wszystkimi prawie statkami płynącemi w tej strefie morza Śródziemnego ale poza stwierdzeniem faktu, że kolejno w różnych godzinach nocy słyszano samolot na różnych szerokościach geograficznych, niczego więcej dowiedzieć się nie mógł. Chyba to że wszystkie statki, które słyszały samolot, stwierdzały jednomyślnie, że motor pracował regularnie i bez zarzutu.

Ostatni meldunek nadany przez statek niemiecki Alt Heidelberg opiewał że „...statek powietrzny słyszano o godz. 3.17 w zachodniej stronie nieba około 10 mil na zachód od szlaku okrętowego Marsylja—Alger w odległości 160 mil od brzegu algerskiego. O ile można było stwierdzić, statek kierował się na płd.-zachód. Motor pracował idealnie".

Otrzymawszy tę wiadomość, począł Graham przeszukiwać nerwowo fale eteru, chcąc uchwycić jakikolwiek statek znajdujący się na domniemanej linji lotu płatowca. Przewertował księgi kapitanatu portu. Napróżno! Zaalarmował komendy w Cherchel, Tenès, Mostaganem, w Oranie kapitanat portu morskiego i lotniczego, zadepeszował nawet do Nemonos położonego 150 km. na zachód od Oranu. Zewsząd nadeszły wkrótce meldunki: „Samolotu nie widziano. Prócz statków utrzymujących komunikację przybrzeżną, żaden inny nie sygnalizowany".

Spokojny zwykle Graham wściekał się. Dzwonił co pół godziny do Algeru, by za każdym razem usłyszeć tę samą odpowiedź: „do tej pory niema".

Gdzieś dopiero około godziny ósmej przyszła z Oranu lakoniczna depesza: „Statek patrolowy kapitanatu z Medidjec melduje że spotkał jacht spacerowy hr. Gorczakowa (przynależność statku port w Oranie) z obsadą 5 ludzi płynący z pełnego morza do portu. Zapytany czy nie widział samolotu odpowiedział, że nie. Jacht robił kurs Palma-Oran".

W parę minut potem Departament Policji w Algerze odbierał depeszę szyfrową:

— Śledzić willę hr. Gorczakowa w Oranie, zwłaszcza zbadać szczegóły ostatniego kursu yachtu. Opiekować się osadą aż do najdrobniejszych szczegółów. Sprawa 12715. Raport o hr. Gorczakowe nadesłać natychmiast do Biura śledczego w Marsylji. Graham.

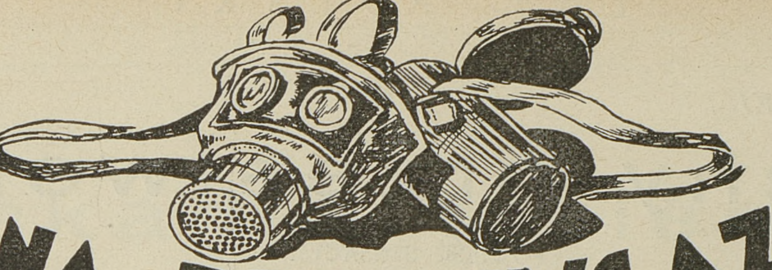
Równocześnie szef Surête czytał lakoniczny meldunek: „Zapewne defekt silnika. Próby wyjaśnienia do tej pory bez rezultatu. Gr.".

W tym samym jednak czasie w Paryżu ajent Turvin, najserdeczniejszy przyjaciel Grahama, ze szczerem zadowoleniem odszyfrowywał tajną depeszę, w której Graham polecając mu zaopiekowanie się hr. Gorczakow i jego rodziną, i równocześnie wyjaśniając powody, nakazywał milczenie zupełne, i bez żadnego dla nikogo wyjątku.

Aparat śledczy raz puszczony w ruch pracował bez zarzutu.

Wieczorem gdy wszystkie dzienniki w niemiłosierny sposób naigrawały się z nieudolności władz bezpieczeństwa i zapowiadały prowadzenie na własną rękę śledztwa w sprawie „tajemniczej, dręczącej afery samolotów pasażerskich linij śródziemnomorskich", detektyw Graham, siedząc nad małemi zwitkami szyfrowanych depesz, był już na tropie.

(d. c. n.)



OBRONA PRZECIWGAZOWA

Por. M. ZIEMBIŃSKI.

Gazy bojowe na usługach policji.

Postęp, jakiego jesteśmy świadkami, zwłaszcza w dziedzinie chemji, urzeczywistnia nietylko wczorajsze fantazje, ale i dzisiejsze daleko idące wymagania.

Wynalazczość umysłu ludzkiego nietylko, że nie zanika, ale potęguje się z dnia na dzień, z godziny na godzinę...

Dziś uczeni ocenili jakiś udoskonalony typ turbiny parowej, jako praktyczny, a nazajutrz już huczą fabryki, robiąc odlewy setek części składowych, według zatwierdzonego modelu.

Najwymyślniejsze maszyny, najbardziej skomplikowane i z niebywałą precyzyjnością funkcjonujące urządzenia i laboratorja stoją do usług zajętym pracą twórczą uczonym.

Spokój z jakim stoi przy kotle parowym maszynista, doprowadzający w nim prężność pary do strasznej mocy, wiara w swój aparat, z jaką lotnik odbywa podróże na tysiące stóp ponad ziemią, pewność z jaką codziennie używamy czy to rozmaitych środków lokomocji, czy aparatów i przyrządów mogących, choć sobie z tego sprawy nie zdajemy, spowodować kalectwo nasze albo i śmierć, to zasługa tych badań prowadzonych w ciszy wielkich instytutów laboratoryjnych, to zasługa tych wielkich ekspertów nauki.

Nic więc dziwnego, że postępy, jakie poczyniła chemja w ostatnim ćwierćwieczu, są naprawdę olbrzymie.

Do postępów tych prac niewątpliwie przyczyniła się wielka wojna światowa, a specjalnie do bliższego wniknięcia w istotę bojowych środków chemicznych.

Dziś cały szereg bojowych środków chemicznych, które doniedawna szerzyły spustoszenie w szeregach armij wojujących, służy do niesienia pomocy rolnikowi w akcji tępienia najrozmaitszych szkodników, bądź też daje skuteczną broń władzom bezpieczeństwa w walce z coraz bardziej panoszącym się bandytyzmem

Przed wojną mało który ze złoczyńców posiadał broń palną, przeważnie posługiwano się sprężynowym nożem. Obecnie broń palna, rewolwery, bomby, a nawet i karabiny maszynowe są narzędziem walki z władzami bezpieczeństwa

Nic więc dziwnego, że strażom bezpieczeństwa wypada niejednokrotnie staczać krwawe walki, zanim zdołają zniweczyć nieraz doskonale zorganizowaną szajkę.

Pragnąc uniknąć tych krwawych starć, władze bezpieczeństwa postanowiły uzupełnić uzbrojenie policji i w tym celu wykorzystały cały szereg bojowych gazów, które miały duże zastosowanie podczas ostatnich lat wojny światowej.

W pierwszym rzędzie zwrócono uwagę na środki chemiczne o własnościach silnie drażniących, a które mogłyby być wprowadzone w życie nie wywołując zatruć śmiertelnych w ludziach.

Do powyższych środków chemicznych należą rozmaite bromki, jak bromek benzolu, bromek ksylilu, kamit oraz t. zw. sternity, które rozproszone w powietrzu tworzyły chmurę o wybitnych własnościach drażniących.

Gwałtowne łzawienie, swędzenie, ból oczu, kichanie oraz częstokroć występujące w dodatku wymioty, pozwoliły mniemać, iż zaatakowany takiemi środkami bojowemi, groźny nawet napastnik nie będzie w stanie skutecznie wykonać zamierzonego napadu.

Przypuszczenia powyższe okazały się słuszne i z chwilą gdy policja została wyposażoną w tak skuteczną broń, walka z bandytami okazała się znacznie łatwiejszą, a co najważniejsze straty w ludziach się zmniejszyły.

Wślad za Ameryką, wkrótce potem i policja na kontynencie europejskim wyposażoną została w specjalne bomby, zawierające substancje drażniące oraz w pistolety z nabojami wypełnionemi również przykremi dla napastującego środkami chemicznemi. Najskuteczniejszym okazał się chloroacetofenon, który jest w stanie działać niezależnie od temperatury powietrza.

Dzięki tej broni w niejednym wypadku udało się policji amerykańskiej, francuskiej i niemieckiej zwalczać wroga, nie ponosząc żadnych strat w ludziach.

Środki chemiczne bojowe o własnościach drażniących zmuszają tych, którzy znajdują się w sferze ich działania, do gwałtownego zamknięcia oczu.

Tem samem napastnik traci możność łatwego manipulowania bądź bronią palną, bądź też nożem. Chloroacetofenon lub substancje pokrewne o tem samem działaniu, zawarte w naboju, z chwilą oddania strzału, wyrzucane zostają na odległość od 20 do 50 metrów, w zależności od ilości materjału wybuchowego, szybko tworzą chmurę napastliwą, która wszystkich zmusza do gwałtownej ucieczki.

Nawet rozpędzenie tłumu dziś nie sprawia wielkich trudności. Przez użycie paru granatów łzawiących można rozdzielić najbardziej rozagitowany tłum, zmuszając uczestników do szukania ratunku dla obolałych oczu poza sferą działania gazu łzawiącego.

Istnieją również środki, które działają na organizm ludzki w ten sposób, iż człowiek pada jak rażony piorunem, tracąc na kilka minut przytomność.

Użycie granatów lub pistoletów gazowych nie przedstawia niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego. Granaty, wyposażone w zapalnik czasowy nie wybuchają, a tem samem nie działają odłamkami. Masa dymotwórcza spalając się, wydziela jednocześnie związki chemiczne drażniące, które działają silnie na oczy, przewody nosowe, lecz nie wywołują powikłań ani kalectwa.

Naboje pistoletowe, jak już wspomniałem powyżej, działają podobnie do granatów, bądź też zawierają ampułkę ze skroplonym gazem, która w chwili strzału rozpryskuje się w drobne kawałki, a substancje w niej zawarte tworzą mgłę napastliwą.

Nie tak dawno właśnie zapomocą takich bomb łzawiących udało się władzom kolonjalnym przerwać krwawą walkę, jaką ze sobą toczyły dwa wrogie plemiona. Z samolotów zostały obrzucone bombami oddziały walczące, a skutkiem działania łzawiącego musiały zaniechać krwawej i wzajemnej masakry, a tem samem podporządkować się zarządzeniom władz administracyjnych.

U nas w Polsce użycie przez władze bezpieczeństwa gazów drażniących niema tego zastosowania, co w Ameryce, gdzie nawet sporo instytucyj bankowych zmuszonych zostało do wprowadzenia specjalnych urządzeń, mających na celu przez wypuszczenie gazów z ukrytych zbiorników, powstrzymanie rabunku kas, a być może nawet i ewentualnego przelewu krwi. Jedyną ujemną cechą tej broni gazowej, jest ta okoliczność, że i broniący się może być narażony na działanie nieraz chmury gazowej. Z tego też powodu liczyć się powinien z kierunkiem wiatru, a zarazem posiadać odpowiednie okulary, a częstokroć maskę.



CHINY

Niemieckie gazy trujące dla Chin.

Chińska Izba Handlowa w Pekinie wysłała telegram do niemieckiego generalnego konsulatu w Szanghaju, wyrażając zaniepokojenie z powodu licznych pogłosek, według których Niemcy miały zaokrętować wielkie ilości gazów trujących i bomb dla Chin z przeznaczeniem dla Chang-Kai-Cheka.

NIEMCY

Zadymienie Trawemunde.

W końcu roku zeszłego odbył się pokaz zadymienia ujścia rzeki Trawe zapomocą aparatów „Total" przy użyciu kwasu chlorosulfonowego (SO_3 HC1) celem zamaskowania portu lotniczego, przyczem nie wolno było zadymić hangarów, gdyż obawiano się działania kwasów na metalowe części samolotów. Próba dała pomyślne wyniki.

Opis tego pokazu wraz z fotografjami i krytycznemi uwagami Dr. G. Stampe znajduje się w lutowym zeszycie czasopisma „Zeitschrift für das gesamte Schiess und Sprengstoffmasen".

SZWAJCARJA

Komitet obrony przeciwgazowej ludności cywilnej.

Jak wiadomo, Związkowa Rada powołała do życia specjalną Komisję dla czuwania nad sprawami obrony przeciwgazowej ludności cywilnej. Obecnie Rada Związkowa uzupełniła skład tej Komisji, powołując Dr. Stecka — Kierownika przeciwgazowej stacji doświadczalnej w Wimmis. Miejscowa prasa wyraża swe zadowolenie, że w Komisji zasiada znany specjalista od spraw obrony przeciwgazowej.

Prace nad udoskonaleniem gazów bojowych.

Nawiązując do wypadku z fosgenem w Hamburgu, „Courrier de Vevey" (13.II. 1930) zaznacza, że, niezważając na istniejące umowy międzynarodowe, we wszystkich krajach prowadzi się prace nad udoskonaleniem gazów bojowych i równolegle — nad udoskonaleniem środków obrony i przytacza następujące dane:

Stany Zjednoczone A. P. przeznaczają na prace naukowo-badawcze w tej dziedzinie 10 miljonów dolarów rocznie.

Anglja wydatkowała 270.000 funtów szterlingów w 1925 r., a potem wydatki te zostały conajmniej podwojone.

Włochy zorganizowały trzy służby: chemiczną, techniczną i ratownictwo, w których to wielka liczba oficerów odbywa coroczny staż.

Niemcy... nie przestają tem interesować się, nie zważając na traktaty.

Francja ma Komitet badań broni chemicznej.

Belgja posiada specjalnie dobrze uposażone laboratorja.

„Na nasze lotnictwo wojskowe".

W związku ze stanowiskiem opozycji parlamentarnej Szwajcarji w sprawie zatwierdzenia 20 miljonów franków na lotnictwo, mjr. Clauser w „Gazette Lausanne" (4.III.1930) w dłuższym artykule wypowiada się o zagadnieniu obrony kraju i stara się przekonać opozycję, która twierdzi, że wojsko lotnicze nawet najbardziej ofiarne, nie będzie w stanie zapobiec wymordowaniu ludności zapomocą bomb gazowych:

„Przeciwnicy zwiększenia kredytów na cele lotnicze", mówi autor, „umyślnie powiększają niebezpieczeństwo grożące ludności na wypadek wojny, a w jednem z czasopism nawet było zaznaczone, że Szwajcarja w razie wojny zostanie zalana w przeciągu kilku godzin falą gazów duszących. Tymczasem nasz kraj ze względów topograficznych i meteorologicznych nie nadaje się do ataków gazowych. Osiedlenie się ludności jest tego rodzaju, że niema większych skupień, jak to widzimy w innych krajach. Z drugiej strony wiemy, że dla pokrycia 1 klm. gazami duszącemi trzeba 12.000 kg. gazów, a zatem trzeba byłoby 300.000 kg. czyli 300 ton, by zalać Zurych falą gazową, który razem z przedmieściami zajmuje przestrzeń 25 klm^2. Do tego dochodzi olbrzymia waga skorup bomb, która wynosi 40%, co razem stanowi 420 tonn. Ten olbrzymi ładunek musiałby być dostarczony przez 420 samolotów zjawiających się jednocześnie nad Zurychem. Wynik takiego olbrzymiego napadu byłby tylko wtedy skuteczny, gdyby warunki atmosferyczne były sprzyjające i gdyby nie było żadnych środków obrony, t. j. floty powietrznej, i dział przeciwlotniczych. Więc zalanie naszego kraju falami gazowemi w przeciągu kilku godzin jest rzeczą mało prawdopodobną".

ROSJA SOWIECKA

Nowe Towarzystwo Akcyjne do walki ze szkodnikami.

Według „Awiacji i Chimji" No. 2/30 w Rosji Sowieckiej organizuje się wielkie towarzystwo akcyjne dla walki ze szkodnikami rolnych i leśnych gospodarstw, zamiast istniejących w wielkiej liczbie



Kurs O. P. G. dla pracowników Dyrekcji Gdańskiej zorganizowany przez Komitet Wojew. Pomorski L. O. P. P. Pośrodku stoją sekretarz Dr. Pikor oraz instr. O. P. G. por. Filipkowski.

drobnych przedsiębiorstw tego rodzaju. Towarzystwo to tworzą rządowe i gospodarcze instytucje. „Osoawiachim" ma należeć również do akcjonarjuszy tego Towarzystwa.

„Armja rosyjska".

„Le Tems" paryski (21.II.1930), omawiając w dłuższym artykule armję czerwoną, charakteryzuje w następnych słowach stan obrony przeciwgazowej w Rosji Sowieckiej: „Awiachim zajmuje się również obroną przeciwgazową i rozporządza znaczną ilością oficerów służby czynnej i rezerwy, oddanych do dyspozycji tego Towarzystwa. Rosja poważnie przygotowuje się do walki przeciwgazowej. Lotnictwo handlowe również jest zorganizowane w tym kierunku. Corocznie liczne samoloty opylają środkami trującemi olbrzymie przestrzenie, zajęte szarańczą. Lotnictwo wojskowe przeprowadza częste ćwiczenia bombardowania zapomocą bomb gazowych. W takich wypadkach ostrzega się ludność okoliczną i wszyscy znajdują się na swoich stanowiskach bojowych".

„Przemysł niemiecki zbudował kilka fabryk chemicznych, gdzie wraz z przedstawicielami Reichswehry prowadzą się badania technologiczne gazów bojowych i masek ochronnych. Już nieraz zaznaczaliśmy istnienie współpracy nacjonalistów niemieckich z bolszewikami".

„O czem powinny wiedzieć szerokie masy ludności"?

W związku z pojawieniem się książki „Współczesne metody wojny i obrony ludności cywilnej", traktującej o międzynarodowej konferencji kobiecej Ligi Wolności i Pokoju w 1929 r., w dzienniku paryskim „Le Populaire" (10, 18 i 20.II.1930) pojawiły się artykuły szeroko omawiające zagadnienie możliwości obrony przeciw współczesnym metodom wojny, która rozpocznie się „środkami chemicznemi, kontynuować się będzie środkami bakterjologicznemi i zakończy się elektrochemicznemi". Wobec tego dziennik propaguje kompletne rozbrojenie — moralne i materjalne.



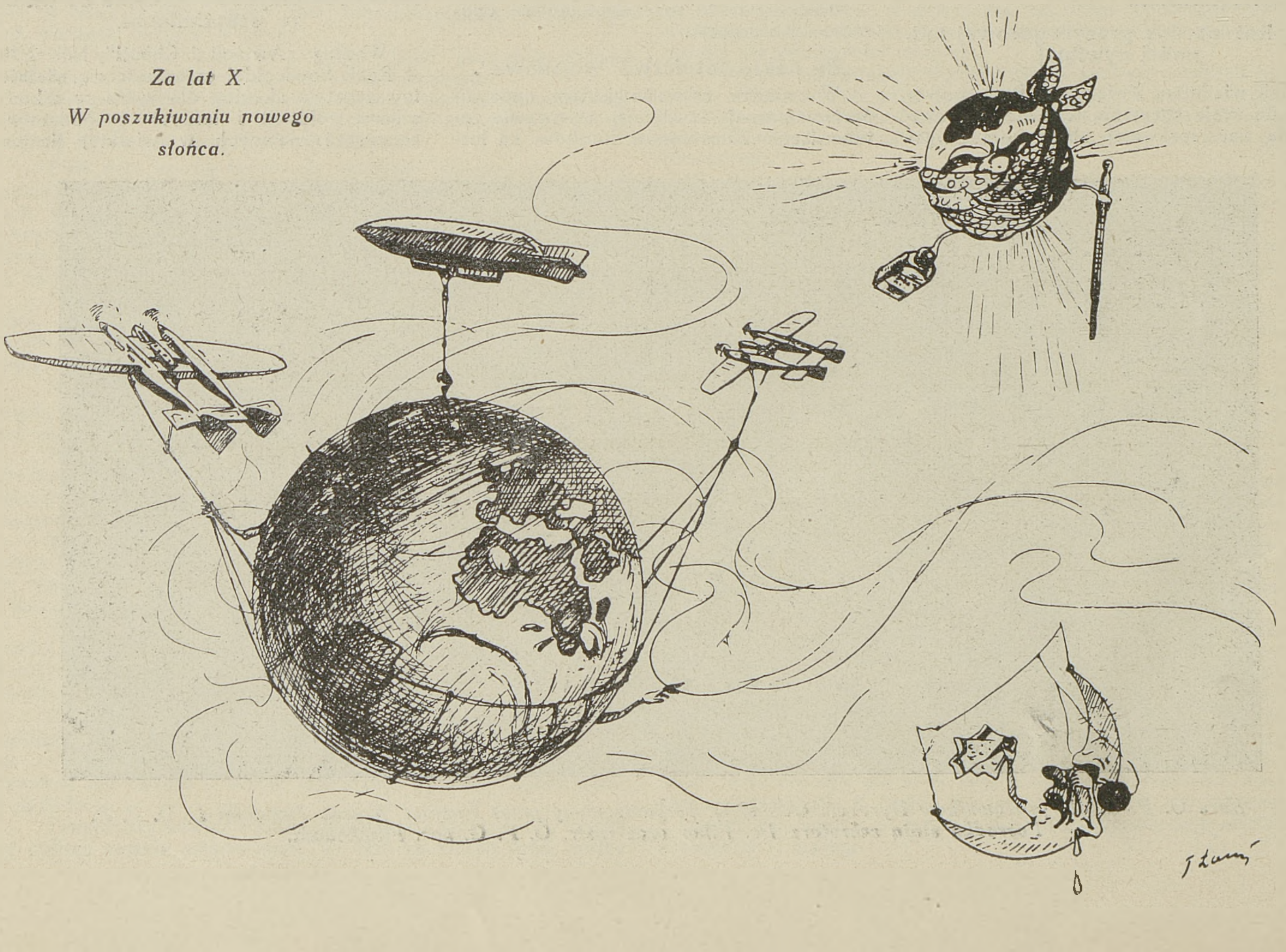
Uczestnicy kursu O. P. G. urządzonego dla profesorów i nauczycieli szkół krakowskich przez Wojewódzki Kom. L. O. P. P. w Krakowie.

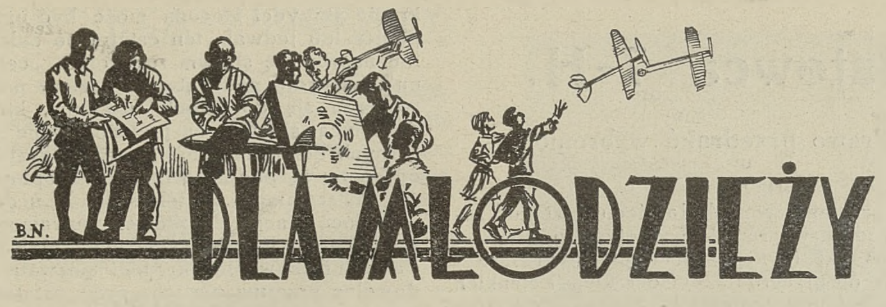
ANGLJA

„Rozszerzenie areny wojny".

J. M. Mallard polemizuje w „Daily Sketch" Londyn (7.II.1930) z Candiusem, który twierdzi, że wszystkie narzędzia wojny wogóle są ludzkie i że uszkodzenia, powodowane gazem bojowym są mniej trwałe, niż te, które powodują pociski kruszące. J. M. Mallard: „dzieje się to dlatego, że użycie gazów było dotąd ograniczone i że istniały skuteczne środki obrony. Przy użyciu stali zasięg pola walki jest ograniczony, lecz wiele miljonów bezbronnych ludzi narażonych będzie na zatrucie, jeżeli zechcą stosować wojnę chemiczną na wielką skalę".

Za lat X
W poszukiwaniu nowego słońca.





W MIGOTLIWEM ŚWIETLE ZAPAŁKI.

Szanowna Redakcjo!

Zgodnie z zapowiedzią, Klub Awjacyjny uczniów kl. V ej w Dołach Większych przysyła swą pierwszą nowelę powietrzną, wyrażając szczery żal, że wypadki opisane w Nr. 4 „Lotu Polskiego" nie pozwoliły mu uskutecznić tego wcześniej.

W załączeniu przysyłamy parę modeli latających wykonanych przez członków naszego klubu, oraz zawiadamiamy, że na I konkurs modeli wodnopłatowców wysyłamy 3 wodne płatowce, wykonane w naszej modelarni.

* * *

W roku 1941 wspaniałe lotnisko w Dołach Większych było wreszcie gotowe.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wytężyła wszystkie swoje siły, by stworzyć coś naprawdę wspaniałego.

Dwa lata później Doły Większe stały się jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych Europy.

Wspaniały gmach *Klubu Awiacyjnego* oblegał dnia tego tłum ciekawych. Wszyscy chcieli widzieć lotnika, który w ciągu sześciu lat pobił jedenaście różnych rekordów. Opromienił on *Klub Awjacyjny* glorją niebylejaką, stając się jedną z najpopularniejszych postaci świata.

Trzy dni temu powrócił z Samoa.

Dziś pierwszy pilotować będzie sześciocylindrową „Polonię", płatowiec - olbrzym o łącznej sile 12000 KM, uwożąc do Paryża osiemdziesięciu pięciu szczęśliwych pasażerów, którym P.L.L. „Lot" sprzedały bilety na podróż inauguracyjną.

Sumiński zwrócił się do swego pierwszego mechanika Szmita, spokojnego brytyjczyka, z którym zaprzyjaźnił się podczas swego pobytu w Kalkucie.

— Czy wszystko gotowe do startu, stary?

— Yes, sir.

— Pasażerowie w kabinie? Obsługa? Silniki sprawdzone?

— All right, wszystko dobrze.

— Pamiętaj, bo, jak wiesz, strasznie nie lubię tych owacyjnych startów, zawsze się coś musi wówczas przydarzyć.

— Racja, sir, przed wszystkiemi kraksami żegnano nas hucznie.

Sumiński szybko wdział combineson i wyszedł na lotnisko.

Tłum otaczający *Klub Awjacyjny* zadrżał, coś w nim zakipiało, jakaś wiadomość podawana z ust do ust przebiegła lotnisko.

— . idzie! IDzie! IdZiE!! IDZIEEE!!!...

Entuzjazm szczery, nierobiony wtargnął przed *Klub Awjacyjny* i ogarnął wszystkich.

Członkowie Klubu, koledzy - lotnicy, mechanicy, publiczność, przedstawiciele rządu i kół naukowych, studenci, pensjonarki, nawet dziennikarze wiwatowali ze szczerym zachwytem na cześć bohaterskiego lotnika

W chwili, gdy zbliżał się do płatowca, zastąpiła mu drogę młoda czarno ubrana kobieta.

— Słóweczko, panie.

— Słucham — odparł zdziwiony.

— Niech pan nie leci, panie pilocie, nie trzeba, to dziś rocznica.

— Jaka rocznica?

— Rocznica, w której tamten...

W tej chwili zbliżyło się do niej 2-ch panów.

— Wracaj do domu, Marjo — powiedział starszy z nich, gentelman o ogolonych policzkach i białej, gęstej czuprynie.

Poczem nachylił się do ucha Sumińskiego.

— To jest biedna obłąkana, proszę pana, nie trzeba zwracać na nią uwagi.

Pilot powstrzymał odruch złego humoru.

— Masz ci babo placek, nasyłają mu jakieś warjatki przed samym startem.

Wszystko poszło gładko.

I niebawem głuchy łoskot silników zwiastował odlot gigantycznego ptaka.

Powietrze było czyste i spokojne. Płaska nawierzchnia wielkiego lotniska Dołów Większych mieniła się barwnym rozedrganym tłumem, podobnym do kolorowego niespokojnego mrowiska. Pomruk tysięcy rozkrzyczanych, radujących się głosów, mięszał się z warkotem silników, tworząc specyficzną, rzewną pieśń.

Wszystko dobrze — pomyślał Sumiński — jednak to przyjemnie być pierwszym pilotem takiego potwora

Płatowiec posuwał się naprzód ze średnią szybkością 550 km. na godzinę

Pasażerowie w kabinie zajęci byli partyjką pokkera.

Pilot pogrążył się w zadumie.

Owacje tłumu, cała ta przykra nadzwyczaj przygoda z obłąkaną wprawiły go w zły humor. Na domiar złego jakiś przebrzydły reporter sfotografował go w chwili wsiadania do samolotu.

Wszyscy wiedzą, czem jest taka fotografja dla lotnika.

— Zły omem, na psa urok!

Ażeby przestać myśleć o tych wszystkich drobnych drażniących przykrościach począł zastanawiać się nad swoim projektowanym raidem ponad Himalajami.

Powoli zgubił się w myślach.

Zapomniał o samolocie i pasażerach. Bacząc tylko mechanicznie, aby nie zboczyć z prawidłowej trasy i aby stosownie do wiatru manipulować lotkami.

Odległe kontury Warszawy wyrwały go z zadumy.

Samolot miał lądować w stolicy.

Pilot postanowił zmniejszyć gaz, chcąc powoli przygotować aparat do lądowania.

Lecz nagle zdarzyła się rzecz zupełnie nieoczekiwana. Stery odmówiły posłuszeństwa.

Płatowiec leciał równym, jednostajnym lotem, nie reagując zupełnie na wszelkie manewry pilota.

Sumiński poczuł nagle zgoła nieznane, nigdy przedtem nieodczuwane przerażenie.

Wtem do uszu jego doszedł wyraźny, niewiadomo skąd pochodzący szept:

— Mówiłam, nie lecieć, wszak to dziś ROCZNICA!..

c. d. n.

I Konkurs Latających Modeli Wodnopłatowców

Organizowany przez Redakcję „Lotu Polskiego"

ODBĘDZIE SIĘ W DNIU 15 CZERWCA R. B.

Zawodnicy winni stawić się w dniu 14 czerwca r. b. do redakcji „Lotu Polskiego" pomiędzy godz. 10 — 13, gdzie otrzymają informacje tyczące się miejsca Konkursu.

Zgłoszenia pisemne na konkurs przyjmuje się do dnia 10 czerwca r. b.

Regulamin konkursu i wykaz nagród zostanie umieszczony w czerwcowym numerze.

Model wodnopłatowca 7-H.

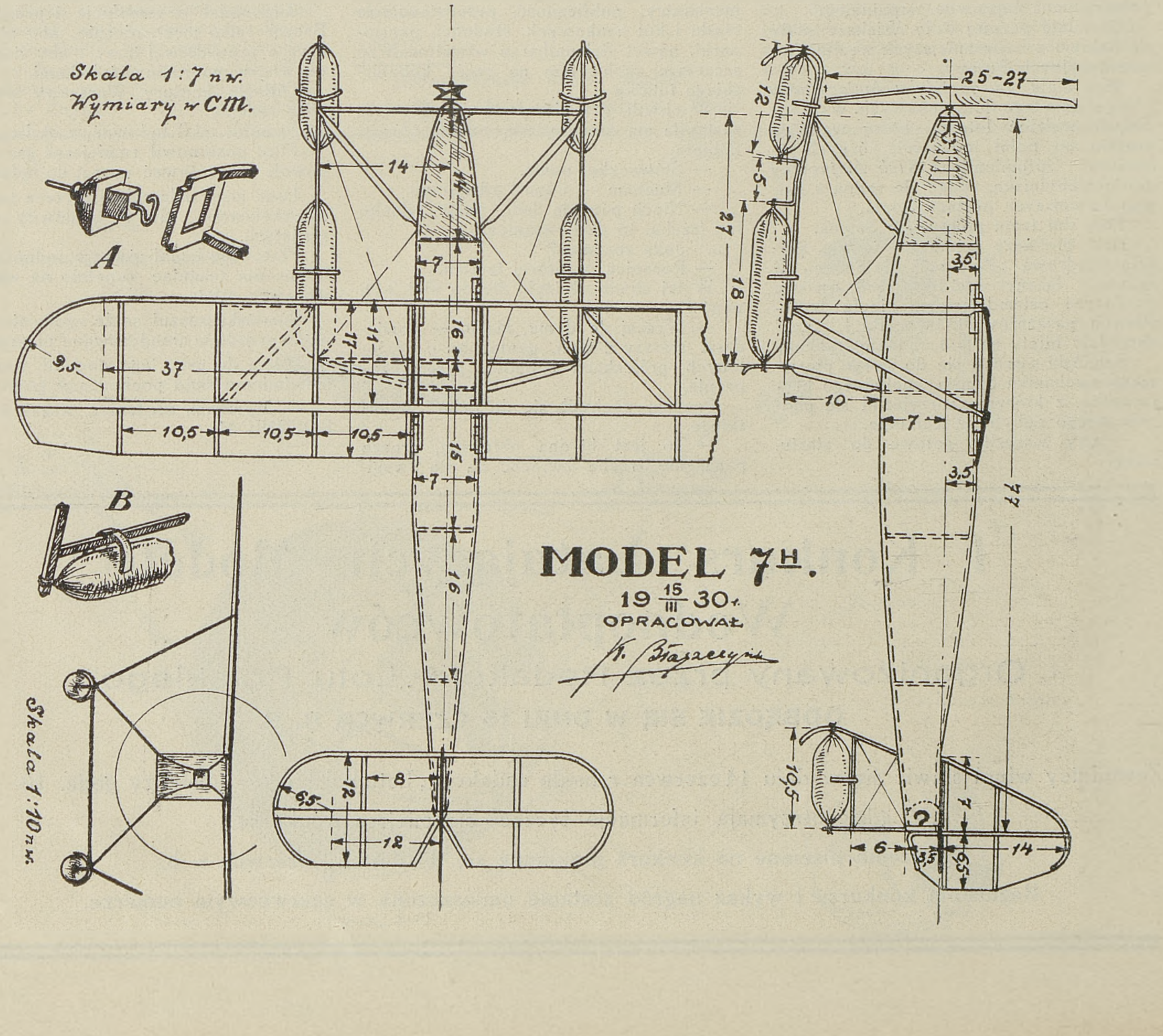
Konstrukcji p. Błaszczyńskiego. Prawo przedruku wzbronione.

W związku z mającym się odbyć w niedługim czasie konkursem modeli hydroplanów, chciałbym ułatwić szerszemu ogółowi modelarzy bliższe zapoznanie się z tymiż modelami w celu umożliwienia wzięcia udziału w konkursie. Mając to na uwadze opracowałem niezbyt trudny do wykonania model kadłubowy hydroplanu, odznaczający się dobrą statecznością w locie, łatwym startem i pewnem osiadaniem na wodzie.

Aby móc się łatwiej zorjentować w konstrukcji niniejszego modelu, przed rozpoczęciem budowy należy narysować naturalnej wielkości plan, uzupełniając jednocześnie niektóre szczegóły które z powodu braku miejsca nie są podane na rysunku, jak np. poszczególne przekroje kadłuba, niektóre krzywizny i t.p.

Model 7 H jest jednopłatowcem ze skrzydłem umieszczonem na kadłubie, spoczywającym na pływakach. Kadłub składa się z czterech beleczek drewnianych przekr. 4×4 mm., odpowiednio wygiętych i przymocowanych do pięciu przegród zagród, czyli ramek wyciętych z cienkiej klejonki (dykty). Beleczki przytwierdza się do przegród zapomocą kleju i cienkich nici. Gumę w ilości 8-10 nitek 2×2 m/m. zaczepia się z tyłu o haczyk umieszczony na poprzeczce tworzącej koniec kadłuba. W tem miejscu z jednej strony w pokryciu kadłuba wycięty jest otwór dla przewleczenia gumy, zaczepionej z przodu o haczyk wbity w śmigło i obracający się w drewnianym grzybku (rys. A). Grzybek obsadzony w czołowej ramce służy jako łożyska dla śmigła i tworzy jednocześnie zakończenie przednie kadłuba. Cały kadłub jest pokryty cienkim jedwabiem (fular), przód zaś do pierwszej przegrody pokrywa się srebrnym papierem, względnie b. cienką blachą aluminjową. Skrzydło tak jak i ogon posiadają przednią krawędź wykonaną z bambusu grub. 2 mm. z żeberkami grub. 1 mm. i środkową drewnianą belkę (dźwigar) przekr. 2×6 mm. opiłowaną zgóry na pół-okrągło. Na pokrycie skrzydeł i ogona może być użyty papier lub jedwab, ten ostatni po oklejeniu nasyca się słabym roztworem „cellonu". Skrzydło pod kątem $2^1/_2$ stop. przytwierdza się do dwóch suwaków, które zapomocą skówek są przymocowane do górnych belek kadłuba. Ponadto skrzydła od spodu są podparte (przekr. kroplowego) zastrzałami w kształcie lit. V u dołu przymocowanemi do skówek, suwających się po prętach, podtrzymujących pływaki. Takie umocowanie skrzydeł pozwala na dowolne przesuwanie ich, przy ostatecznem wyrównoważeniu modelu.

Za pływaki dla tego modelu służą baloniki gumowe, napełnione powietrzem. Baloniki te przymocowane są swymi końcami z przodu i z tyłu, zapomocą nici do specjalnie wystających prętów bambusowych, umocowanych na stójkach pod kadłubem (rys. B). Baloniki-pływaki robi się z b. cienkiej rury gumowej przekr. około 4 cm. Odpowiedniej długości kawałki rury związuje się nitką, jednocześnie nadmuchując w nie powietrze; do powyższego celu najlepiej nadają się gumowe zabawki, t. zw. „kiełbaski latające". Tego rodzaju pływaki są bardzo lekkie, choć niezbyt trwałe, zato w razie jakichkolwiek uszkodzeń dadzą się łatwo wymienić na nowe.



KRONIKA MŁODZIEŻY.

Kursy modelarstwa lotniczego. Komitet Dyr. Kolejowy w Warszawie prowadził kursy modelarstwa lotniczego w szkołach technicznych byłych kolejowych w Warszawie przy ul. Chmielnej i na Bródnie. Od początku roku szkolnego 1929/30 zaniechano prowadzenia kursów w szkole przy ul. Chmielnej ze względu na przynależność jej do terenu Komitetu Stołecznego, natomiast wzmożono nauczanie w szkole na Bródnie. W tym kierunku nader pomocną okazała się uchwała Rady Pedagogicznej tej szkoły, zobowiązująca wszystkich uczni, nie przechodzących jeszcze z uwagi na swój wiek wyszkolenia wojskowego, do zajmowania się czynnie modelarstwem lotniczem. Kierownictwo modelarstwa, spoczywające w rękach p. instruktora Wojciecha Woyny, potrafiło wydatnie młodzież szkolną zainteresować konstruowaniem modeli podstawowych, oraz t. zw. rekordowych, przeznaczonych na konkurs modelarstwa. Poszczególne egzemplarze zarówno modeli ogólnych, jak i części składowych, naprzykład śmigieł, wykazują bardzo dobry i wysoki poziom wykonania. Niezależnie od samego modelarstwa uczniowie są pouczani w dziedzinie postępu lotnictwa wogóle i techniki konstrukcyjnej.



Wykłady modelarstwa lotniczego w szkole technicznej b. kolejowej na Bródnie.



— Patrz maleńki, jak dorośniesz również będziesz lotnikiem.

Kurs informacyjny harcerski OPL. i OPG. Wielkiem wydarzeniem dla nas młodych było otwarcie kursu informacyjnego O.P.L. i G.P.G. (patrz biuletyn).

Harcerze z prawdziwym zapałem odnieśli się do Kursu, który miał ich wiele nauczyć.

Druchnom i druchom polskim nie mogą być obce sprawy obrony państwa. Podczas kursu uczestnicy wykonali parę pięknych lotów.

Przyszły numer „Lotu Polskiego" przyniesie obszerne sprawozdanie Kursu.



Obserwator.

— Jednak naprawdę piękna jest ziemia widziana z lotu ptaka.



Konkurs modeli latających urządzony przez Kom. Woj. L.O.P.P. w Lublinie w 1929 roku.
Grupa uczestników konkursu i gości z prezesem p. w.-wojewodą Karasińskim pośrodku.

SKRZYNKA POCZTOWA

Jan Gackowski z Poznania.

Nadesłane fotografje w jednym z następnych numerów będą umieszczone.

Rysunki i opis modeli redukcyjnych bardzo chętnie umieścimy, jądnak model musi być nietrudny w wykonaniu, oryginalny i wypróbowany.

Irena Brudnicka z Warszawy.

Wiersz p. t. „Motor w błękicie" otrzymaliśmy, jednak nie umieścimy.

Daniel Maj z Motycza.

Odpowiedź na swój list znajdzie Pan w numerze kwietniowym w dziale „Informator Lotniczy".

„Ca 90 P. B."


CAPRONI 90 P. B.

Włochy stanęły do współzawodnictwa z Niemcami na polu tworzenia olbrzymów powietrznych.

W tej równie trudnej pod względem technicznym, jak i kosztownej konstrukcji Italja potrafiła dorównać Niemcom, a nawet przewyższyć ich, jak się okazuje po bliższem porównaniu obu nowoczesnych statków: „Do X" i „Caproni 90 P. B."

Porównanie utrudniają zasadnicze dwie różnice, które każą patrzeć na oba samoloty z różnych punktów widzenia:

1) „Do X" jest wodnopłatem, podczas gdy Ca 90 P. B." jest samolotem lądowym.

2) „Do X" jest przystosowany do służby komunikacyjnej (nie znaczy to wcale, żeby nie mógł być równie dobrze użyty jako narzędzie wojny), zaś „Ca 90 P.B." jest w obecnem wykonaniu maszyną „par excellence" bojową, krążownikiem powietrznym, który ma na wielkie odległości przenosić masy materjałów wybuchowych w w formie bomb. Dotychczas panowało w technice lotniczej zdanie, że olbrzymie samoloty mogą być budowane z powodzeniem tylko jako wodnopłaty. Rzeczywiście, zagadnienie startu i lądowania masy ważącej dziesiątki ton stawia poważne zadania tak przed konstruktorem jak i pilotem. Problem wodowania, dzięki nieograniczoności powierzchni rozbiegu i wybiegu, jak również dzięki równomiernie rozkładających się obciążeń elementów konstrukcyjnych w chwili zetknięcia z podłożem uchodzi za łatwiejszy do rozwiązania.

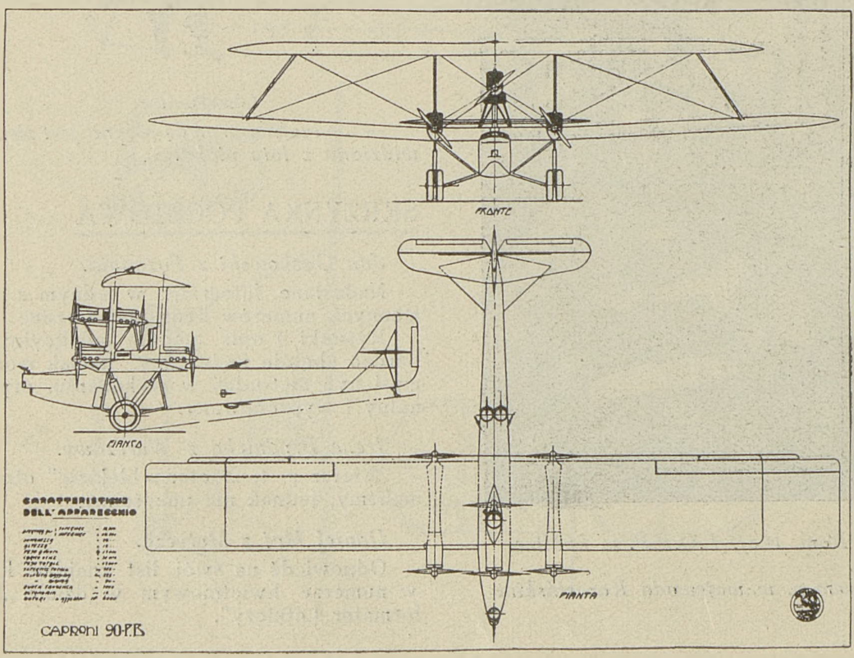
Tymczasem Caproni zwrócił się na drogę uciążliwszą, częściowo całkiem nową. O ile statki wodne z łatwością przekraczają ciężar kilkudziesięciu ton i poruszanie się po wodzie małych parowców tej wyporności jest dobrze zbadane i znane, o tyle zbudowanie wehikułu toczącego się po ziemi, a takim jest każdy samolot w chwili startu i lądowania, wehikułu ważącego zgórą 40000 kg., należało do rzeczy zupełnie niezwykłych. I tu jest pierwszy sukces Caproniego.

Porównywując ciężary własne „Do X" i „Ca 90 P. B." dochodzimy do określenia następnej przewagi Caproniego. „Do X" pusty waży 28200 kg., zaś Ca 90 P. B. tylko 15000 kg. Zato najwyższe dopuszczalne obciążenie użyteczne Caproniego wynosi 30000 kg., podczas gdy „Do X" może podnieść tylko 23800 kg.

Trzeba tu oczywiście uwzględnić, że wodnopłaty o równym udźwigu z samolotami lądowymi wypadają zawsze cięższe z powodu konieczności stosowania bardzo mocnej i wodoszczelnej konstrukcji kadłuba; pozatem urządzenia wewnętrzne „Do X" jako komunikacyjnego ważą też sporo więcej niż stanowiska strzeleckie i pomieszczenia na bomby na „Ca 90 P. B."

Zawsze jednak, nawet po uwzględnieniu tego handicap'u pozostaje korzyść po stronie Caproni'ego.

Medjolański konstruktor, którego samoloty wsławiły się w czasie wielkiej wojny, wyspecjalizował się poniekąd w budowaniu wielkich maszyn. W r. 1915 budował już samoloty niszczycielskie unoszące 1000 kg. ciężaru użytecznego przy 450 MK. mocy silników; w r. 1917 doszedł do 4000 kg. ładunku przy 1250 MK.



W 1918 r. zbudował pamiętny wodnopłat „Capronissimo", potrójny „tandem" trójpłatowy, który niestety przy pierwszym locie uległ zniszczeniu. Czytelnicy mogą obejrzeć fotografję tego olbrzymiego statku w kwietniowym n-rze „Lotu".

Capronissimo był pomyślany jako samolot transportowy na 10 ton ładunku użytecznego, silniki jego zaś dawały 3000 MK.

Po nieudanej próbie z układem tandemowym Caproni zwraca się do układów normalnych, ulubioną zaś jego konstrukcją staje się dwupłat o dolnem skrzydle mającem większą rozpiętość od górnego, o kadłubie uwieszonym u dolnego skrzydła i silnikach umieszczonych ponad kadłubem, a więc między płatami: górnym i dolnym.

W ten sposób są ukształtowane samoloty komunikacyjne i wojskowe typu „Ca 73" i „Ca 79", unoszące 4500 kg. ciężaru użytecznego przy użytej mocy 2000 MK. Są to samoloty lądowe zupełnie nowoczesne i pochodzą z lat 1928 i 1929.

Dalszą ewolucją i ekstrapolacją maszyny „Ca 79" jest opisywany tutaj „Ca 90 P. B.", zbudowany w r. 1929.

„Caproni 90 P. B." jest zbudowany całkowicie ze stali, za wyjątkiem pokrycia, które jest płócienne, a w części aluminjowe (maski silników, część kadłuba). Dural użyty jest tylko na podłogi — w formie blachy falistej. Wszystkie ważne okucia są obrabiane mechanicznie ze stali, mniej ważne są spawane.

Połączenia, w których nie zależy na wytrzymałości są wykonywane przez owijanie drutem żelaznym według specjalnego systemu Caproniego.

Skrzydła posiadają profil pół-gruby i kształt prostokątny z lekko zaokrąglonymi krańcami. W dolnem skrzydle, które jest dłuższe od górnego, są umieszczone lotki. Komorę płatów usztywniają 4 pary słupków, z których zewnętrzne są pochyłe, oraz taśmy stalowe, które tworzą przekątnie wszystkich pól międzysłupkowych. Nośne taśmy są poczwórne. Pośrodku górnego skrzydła umieszczono stanowisko strzelca K. M. ze świetnym obstrzałem na

całą górną półkulę widzenia. Strzelec dostaje się na skrzydło po drabince usuwanej następnie.

Lotki są odciążone w specjalny sposób, aby przy swej wielkości dały się poruszać przez jednego pilota.

Słupki mają przekrój kroplowy.

Kadłub posiada bardzo prosty kształt. Przekrój w przybliżeniu prostokątny. Szkielet składają przedłużnice i rozpórki z rur stalowych. Na samym przodzie, daleko wysunięte przed skrzydło jest stanowisko strzeleckie i nawigacyjne.

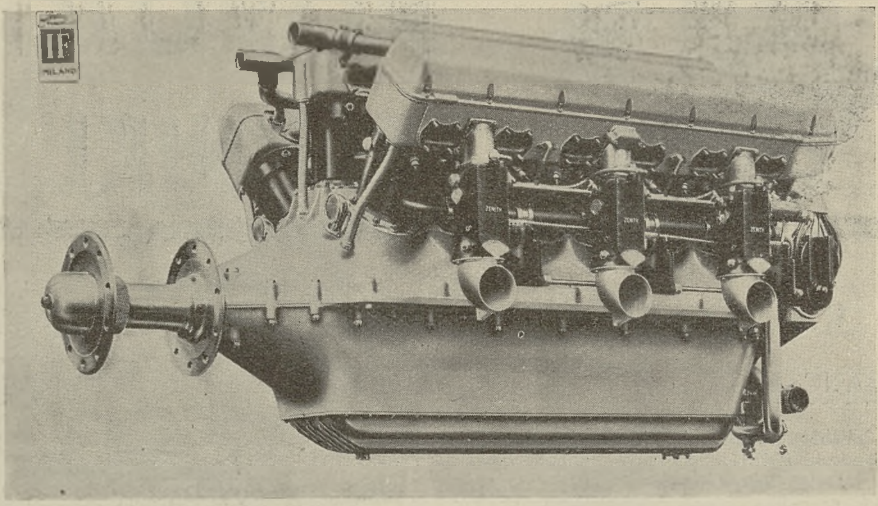
Dalej w tyle, tuż przed skrzydłem dolnem mieści się przedział pilotów, wyposażony w podwójny mechanizm sterowy i wszystkie instrumenty pokładowe zarówno do kontroli lotu jak i pracy silników.

W przeciwieństwie do „Do X", gdzie jest specjalna kabina maszynowa, centrala, w której szef-mechanik pełni służbę w czasie lotu regulując bieg silników, badając sprawność ich działania, na „Ca 90 P.B." funkcję mechanika od silników musi pełnić sam pilot, mając o tyle tylko ułatwione zadanie, że silników jest tylko 6 (na „Do X" 12).

Pod sterownią biegnie korytarz, łączący między sobą wszystkie ubikacje, począwszy od przedniego gniazda strzeleckiego aż do tyłu kadłuba. Największą przestrzeń w części kadłuba pod skrzydłami przeznaczono na bomby. Wyrzutniki bomb są dwóch rodzajów: elektryczne i mechaniczne. Poza komorą bombową znajduje się główne gniazdo K. M., uzbrojone w 5 karabinów maszynowych. Dwa z nich strzelają w górę, dwa umieszczono w bokach, jeden wreszcie wbudowano w obrotowym kesonie opuszczanym w razie potrzeby pod kadłub.

Opierzenie — z rur stalowych posiada regulowany w locie statecznik poziomy i odciążone stery. Mimo ogromu samolotu, tak opierzenie poziome jak i pionowe jest jednopłaszczyznowe. Zato rozpiętość statecznika poziomego wynosi zgórą 13 m.! Przeniesienie ruchu na stery jest częściowo sztywne, zresztą zapomocą linek.

Podwozie — składa się z dwóch niezależnych od siebie zespołów, z których każdy zawiera po dwa koła średnicy 2 m., oś koła zamocowaną przegubowo na dolnej podłużnicy kadłuba, sztywną wspórką osi, biegnącą do węzła w dole kadłuba i wreszcie dwie golenie elastyczne, w których amortyzatorami są podwójne szeregi pierścieni ze sznura gumowego. W tyle kadłuba znajduje się koło ogonowe opatrzone pneumatykiem i zwrotne. Zamierzone jest zaopatrzenie kół w hamulce.



Silnik „Asso" — 1000 MK.

Zespół napędowy — składa się z 6 silników „Asso" po 1000 MK. Są to silniki 18 cylindrowe, chłodzone wodą.

Cylindry są otoczone przyspawaną koszulką wodną. Głowice cylindrów są z aluminjum.

Skok = 180 mm
Średnica = 150 mm.

Spółczynnik sprężania ε = 5,3. Pełną moc uzyskują przy 1700 obr/min. Ciężar wraz z piastą śmigła 803 kg. Karter jest z elektronu i jest trójdzielny: w górnej części są zamocowane cylindry, w środkowej znajdują się łożyska wału korbowego, dolna część służy jako zbiornik smaru. Sześć gaźników obsługuje silnik. Zapalenie podwójne zapomocą magnet. Smarowanie obiegowe pod ciśnieniem. Rozruch zapomocą sprężonego powietrza.

Caproni jest zdania, że idealny samolot olbrzym winien posiadać tylko 3 silniki — niestety dotychczas nie zbudowano silnika mocy 2000 MK., wobec czego zmuszony był użyć podwójną ilość (na „Do X" jest silników więcej, bo 12)

Silniki umieszczone są po dwa w „tandem". Środkowa para między skrzydłami, boczne na dolnem skrzydle na wysokości słupków wewnętrznych i węzłów podwoziowych.

Przednie silniki napędzają śmigła dwuśmigowe, tylne, pracujące już w gorszych warunkach ze względu na wzburzenie przepływu powietrza, mają po 4 śmigi.

Na jedną godzinę lotu wszystkie silniki zużywają łącznie ok. 800 kg. benzyny i ok. 70 kg smaru.

Pilot oblatujący, p. Antonini, miał się wyrazić, że prowadzenie w locie „Ca 90 P. B." jest łatwiejsze niż wielu innych samolotów i nie wymaga wcale większych wysiłków fizycznych; pilot podnosi też nieczułość wielkiego statku na „rzucanie"

Normalna załoga ma się składać z dowódcy, 2 pilotów, radjotelegrafisty i 4 strzelców.

Samolot można wyekwipować jako pasażerski względnie pocztowy.

Charakterystyka.

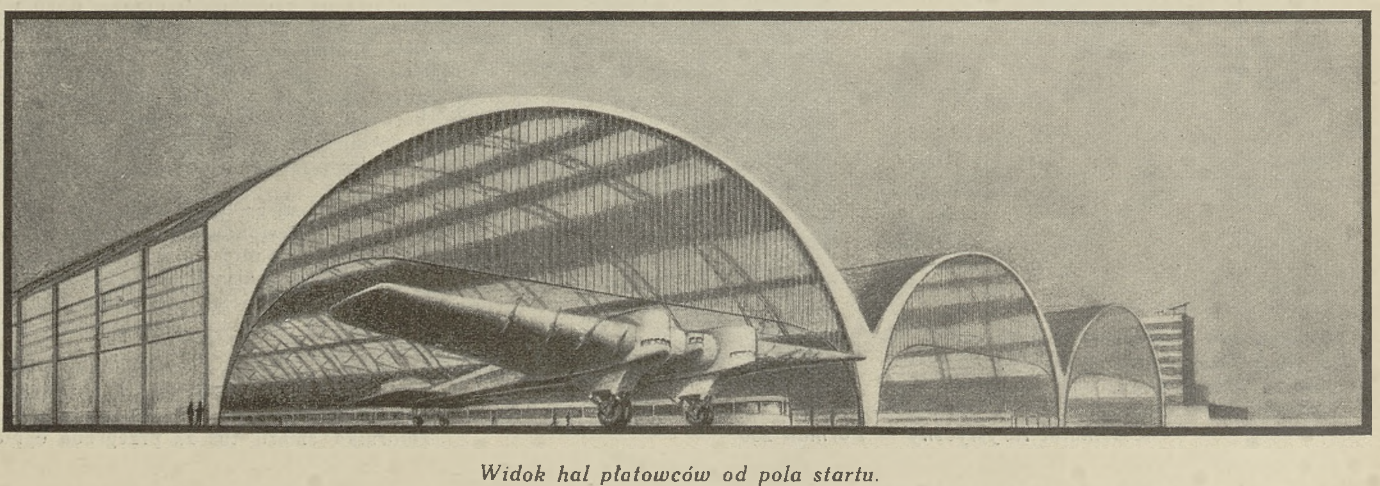
Wymiary: Vd = 49,56 m.
l = 29,0 m.
h = 12,0 m.
S = 563 m²

Silniki: „Asso" 6×1000 MK; N=6000 MK

Ciężary: Pw = 15000 kg.
Pu = 30000 kg.
pc = 45000 kg.
ps = 80 kg/m².
pn = 7,5 kg./MK

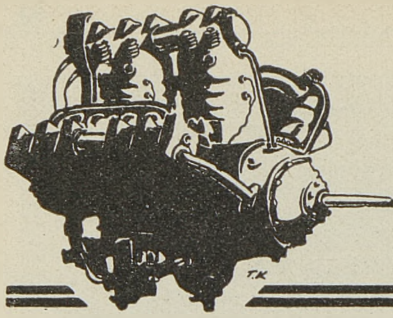
Cechy loty: Vmax = 210 km/g
Vmin = 90 km/g.
H = 5000 m.
D = 2000 ÷ 4000 km.

Zwraca tu uwagę zupełnie niezwykły stosunek Pu/Pw, wynoszący 2,0. Przyznać trzeba, że dotychczas niewiadomo o lotach Ca 90 P. B. z pełnem obciążeniem. Bądź co bądź opisany samolot latał już z 10 tonami ładunku handlowego.



Widok hal płatowców od pola startu.

W następnym numerze ukaże się art. p. inż. D. Zaleskiego p. t. „Dworzec lotniczy przyszłości".



NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

Samoloty

FRANCJA

Villiers — 26. Wodnopłat, który ma służyć do całkiem specjalnego celu, mianowicie do eskortowania statków wojennych i dokonywania dla nich wywiadu. Taki samolot musi mieć dostatecznie małą szybkość minimalną, aby eskortując nie wyprzedzać eskadry na morzu oraz znaczną szybkość maksymalną, aby móc wykonywać wywiad nawet przy silnych wiatrach. Pożądanym jest również jak największy zapas paliwa. Aby sprostać tym różnorodnym i trudno dającym się pogodzić z sobą warunkom Villiers uciekł się do skrzydeł szczelinowych systemu Handley-Page'a. Jest to już drugi prototyp, wypuszczony we Francji ze szczelinami; pierwszym był Villiers pościgowy-nocny.

Konstrukcja jest przeważnie drewniana. Jedynie skrzydełka Handley-Page'a, maski silnika, część pokrycia górnego kadłuba i zastrzały są wykonane z duralu.

Skrzydło kształtu ściśle prostokątnego, o grubym profilu jest umieszczone w dole kadłuba.

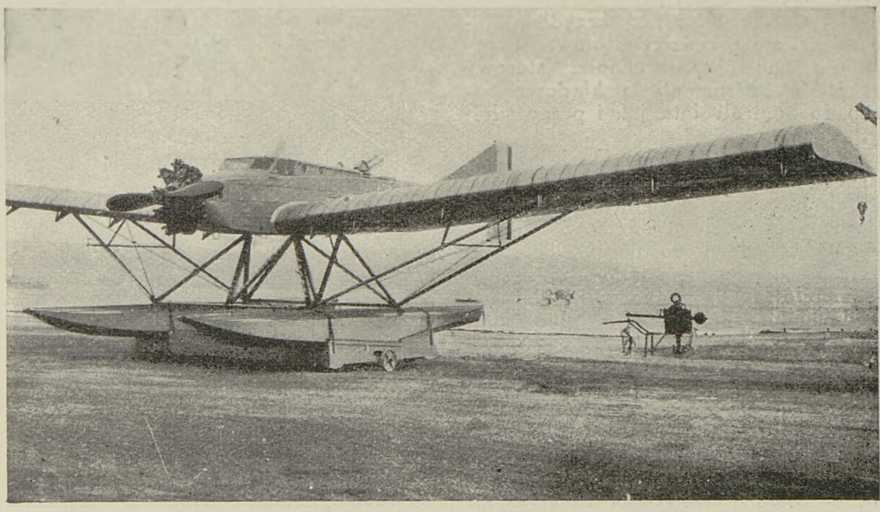
Konstrukcja skrzydła klasyczna, dwudźwigarowa; pokrycie płótnem.

Skrzydło jest podparte z każdej strony kadłuba parą zastrzałów o przekroju kroplowym.

Zastrzały te biegną do węzłów znajdujących się na pływakach.

Do połączenia pływaków z kadłubem i usztywnienia użyto 12 rur kroplowych. Konstrukcja jest jednak przejrzysta i celowa.

Płaszczyzny zastrzałów skrzydłowych są usztywnione ścięgnami.



Wodnopłatowiec Villiers — 26.

Skrzydełka Handley-Page'a mieszczą się na całej rozpiętości skrzydła. Połowa ich jest automatyczna, to jest otwiera się z chwilą, gdy kąt natarcia przekroczy pewną granicę i zamyka samoczynnie, gdy kąt zmaleje poniżej tej granicy. Druga połowa jest sterowana przez pilota, który manewrując kołem powoduje otwarcie szczelin względnie ich zamknięcie. Ze skrzydełkami sterowanemi złączony jest mechanizm lotek opuszczanych, w które wyposażona jest tylna część skrzydła. Pilot otwierając szczelinę opuszcza równocześnie lotki, zwiększając krzywiznę profilu.

Lotki normalne są niezależne od opuszczanych i zamocowane przegubowo na tych ostatnich.

Skrzydło posiada odchylenie ku górze. Okucia, mocujące skrzydło na kadłubie są regulowane, przez co—w połączeniu z regulacją końcówek zastrzałów—można kąt odchylenia nastawiać.

Opierzenie jest drewniane, kryte płótnem. Stery są odciążone. Opierzenie poziome znajduje się powyżej górnej linji kadłuba.

Statecznik poziomy daje się nastawiać w locie.

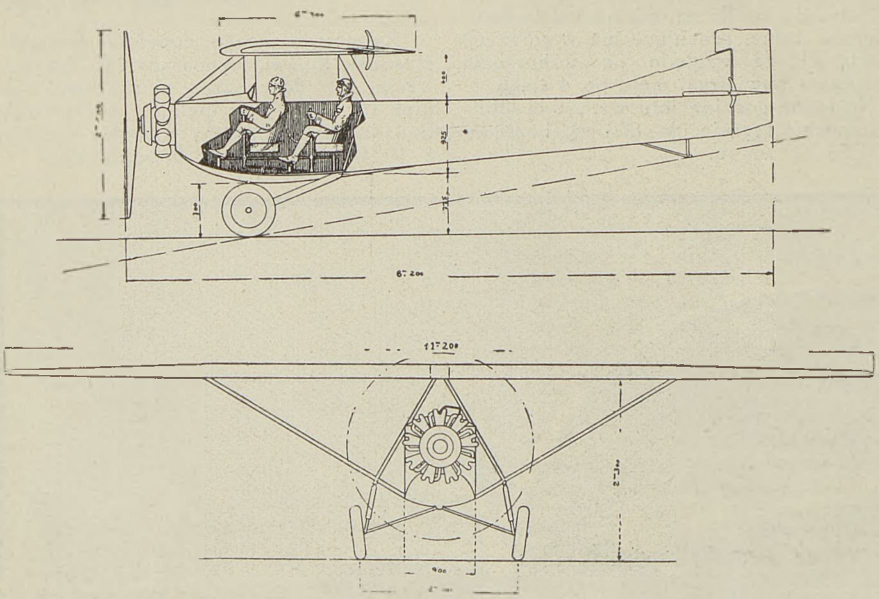
Kadłub jest drewniany, czteropodłużnicowy, kryty sklejką.

Poza silnikiem gwiazdowym, oddzielony od niego przegrodą ogniową znajduje się przedział pilotów, wyposażony w podwójną sterownicę. Przedział ten jest całkowicie oszklony, przyczem szyby dają się odsuwać. Wejście do sterowni może być bądź z góry, przez lukę zamykaną w dachu, bądź przez otwór w ramie kadłuba, wiodący do przedziału nawigacyjnego. Poza kabiną nawigatora znajdują się jeszcze: kabina radjo i stanowisko strzeleckie, wyposażone w dwa K.M. Nadbudowa na kadłubie, tworząca dach wymienionych przedziałów jest pokryta falistą blachą duralową, aby umożliwić chodzenie po niej; wyglądem swoim przypomina nieco wierzch łodzi motorowej, tem bardziej, że wzdłuż ciągną się poręcze, ułatwiające poruszanie się załogi po skrzydle po wodowaniu na niespokojnem morzu.

Pływaki są zrobione z drzewa.

Szkielet jesionowy o 3 kilach i 3 podłużnicach górnych, oraz grodziach wodoszczelnych, pokryty jest sklejką brzozową, za wyjątkiem dna, które jest mahoniowe (3 warstwy, przekładane płótnem).

Grupa napędowa składa się z silnika Jupiter T. IV (420 MK), 2 zbiorników paliwa, mieszczących się w skrzydłach oraz zbiornika smaru tuż za przegrodą ognio-



Samolot turystyczny — Farman 200.



Samolot turystyczny — Farman 200.

wą. W tej przegrodzie przewidziano drzwi zasuwane, pozwalające w czasie lotu dostać się do magnet, gaźników i przewodów, aby usunąć ewentualne uszkodzenia. Rozruch odbywa się za pomocą rozrusznika Vilt'a.

Charakterystyka.

Wymiary: b = 21,92 m.
l = 12,70 m.
h = 4,76 m.
S = 66 m^2

Silnik: Jupiter T. IV; N = 40 MK

Ciężary: Pw = 1820 kg
Pu = 980 kg
Pc = 2800 kg
ps = 42,4 kg/m^2
pn = 6,6 kg/MK

Cechy lotu: Vmax = 175 km/g
Vmin = 60 km/g
V ląd = 55 km/g.
H = 6000 m.
D = 850 KM.

Czas lotu przy szybkości 60 km/g. T = 9 g.

Czas startu przy zamkniętych szczelinach 11 sek; przy otwartych szczelinach 6 sek.

Dzięki automatycznym skrzydełkom samolot można jeszcze prowadzić w locie przy kącie natarcia 27⁰ i na zredukowanym gazie.

Farman 200. — Samolot turystyczny wyposażony w silnik mocy 120 MK i przeznaczony do podróży (może pomieścić 3 osoby), szkolenia, treningu.

Układ: jednopłat z górnem skrzydłem, podpartem zastrzałami. Skrzydło kształtu prostokątnego, nieco zwężające się ku krańcom w części przylotkowej, jest zbudowane z drzewa i pokryte płótnem. Lotki nieodciążone. Skrzydło, dzielone w płaszczyźnie symetrji samolotu, jest zamocowane na piramidzie z rur duralowych.

Kadłub drewniany, kryty sklejką. Miejsca załogi znajdują się pod skrzydłem. Stąd wynika przykry dla pilota brak widoku w górę. Zato widoczność wprzód, na boki i na ziemię nie pozostawia nic do życzenia. Zasadniczo są przewidziane dwa miejsca, ustawione za sobą, jednak obok tylnego siedzenia można pomieścić 3-go pasażera.

Podwozie tróinogowe z amortyzacją oleo-pneumatyczną.

Zbiorniki (dwa) mieszczą się w skrzydłach po obu stronach kadłuba (skrzydła nie są składane).

Wiatrochron pilota sięga aż do skrzydła i jest daszkowaty, dzięki czemu załoga jest doskonale chroniona przed wiatrem—niemal jak w kabinie zamkniętej. Dostęp do przedziałów jest ułatwiony dzięki drzwiczkom w bocznej ścianie kadłuba.

Charakterystyka:

Wymiary: b = 11,0 m.
l = 9,0 m.
h = 2,60 m.
S = 25 m^2.

Silnik: Salmson N = 120 MK.

Ciężary: Pw — 620 kg
Pu — 380 kg
Pc — 1000 kg
ps — 40 kg/m^2
pn — 8,34 kg/m^2.

Cechy lotu: Vmax = 155 km/g
Vek = 140 km/g
N = 3100 m.
D = 500 km.

Rozbieg 200 m.
Wybieg 160 m.

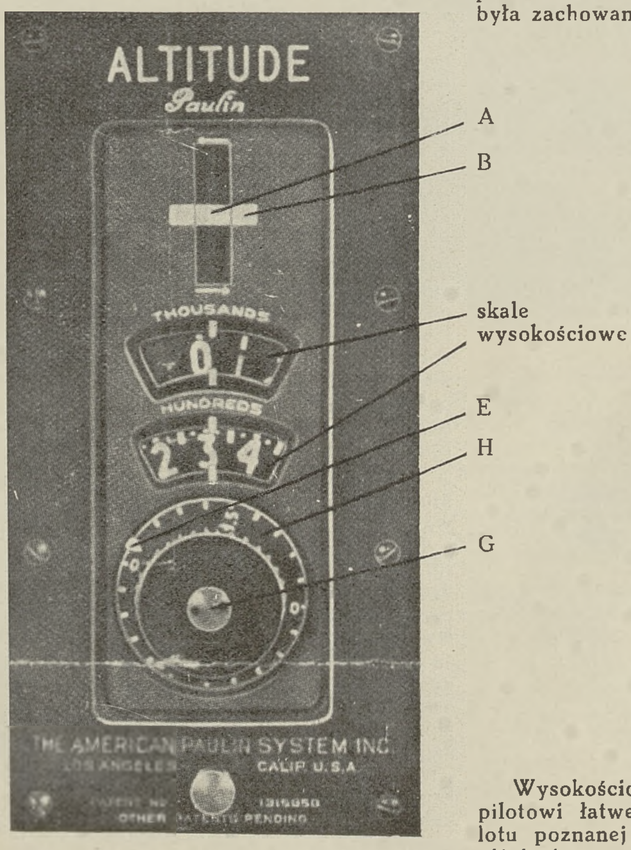
Różne

STANY ZJEDNOCZONE

Wysokościomierz Paulin'a. — Jest to typ wysokościomierza aneroidalnego, pokazującego z wielką dokładnością (do 6 m.) wysokość ponad miejscem startu.

Dalszą zaletą przyrządu Paulin'a jest podobno całkowity brak histerezy. Przed lotem pilot ustawia zapomocą odpowiedniej gałki skale wysokości na liczbę, odpowiadającą wzniesieniu lotniska nad poziom morza. Wtedy wskazówka barometryczna (E) podaje na skali (H) ciśnienie barometryczne zredukowane do poziomu morza. Wskaźnik lotu poziomego (A) musi znajdować się wtedy na równej wysokości ze znakami (B).

Jeśli pilot zamierza wykonać lot na wysokości np. 3000 stóp, dopóty kręci gałką (g), aż skale wysokości wskażą 3.000 stóp; równocześnie opada wskaźnik (A). Po starcie wskaźnik nie zaczyna się natychmiast podnosić; dopiero gdy samolot znajdzie się w odległości pionowej ok. 120 m. poniżej żądanej wysokości, wskaźnik rozpoczyna wędrówkę ku górze i z chwilą, gdy zostanie osiągniętą wys. 3000 stóp, tworzy ciągłą linję ze znakami (B). Wtedy, aby się utrzymywać stale na jednym poziomie, wystarcza by pilot tak sterował, aby ciągłość linji A—B była zachowaną.



Wysokościomierz Paulin'a.

Wysokościomierz Paulin'a daje możność pilotowi łatwego uwzględnienia podczas lotu poznanej (np. przez radjo) zmiany ciśnienia oraz rónic poziomów lotniska odlotowego i docelowego.

A. K.

Pierwszy Międzynarodowy Kongres Bezpieczeństwa.

Jest rzeczą powszechnie znaną, że rozwój lotnictwa jest uzależniony w dużym stopniu od bezpieczeństwa lotów.

Problemat bezpieczeństwa lotów, sam przez się bardzo trudny i skomplikowany, uzależniony jest od szeregu zagadnień, wymagających większych studjów. To też jedynie wspólny wysiłek wszystkich cywilizowanych krajów może przyczynić się do pomyślnych wyników w tej dziedzinie.

Wychodząc z tego założenia, p. Gaston Doumergue, Prezydent Republiki Francuskiej, przyjął protektorat nad Pierwszym Międzynarodowym Kongresem Bezpieczeństwa publicznego, który odbędzie się w Paryżu 10—23 grudnia 1930 r. Udział w tym Kongresie wezmą najpoważniejsi uczeni i mężowie stanu szeregu państw. Przewodniczyć kongresowi będą: p. Laurent—Eynac, minister lotnictwa Francji, oraz marszałek Lyautey.

Chcąc pozyskać współpracę uczonych wszystkich narodowości, komitet organizacyjny Kongresu zwrócił się do osób, interesujących się lotnictwem, z zaproszeniem do wzięcia udziału w Kongresie i do zgłoszenia prac z dziedzin, które będą tam badane. Osoby, zgłaszające swój udział w Kongresie, winny płacić 100 frs. wpisowego. Wpisowe to daje prawo otrzymania sprawozdań z odbytych posiedzeń Kongresu. Prace powinny być przesłane do Głównego Komisarjatu Kongresu. (Paris, 23 Avenue de Messine), najpóźniej do dn. 15 lipca 1930 r., w 10 egzemplarzach, z których 5 w języku francuskim, pozostałe zaś mogą być zredagowane w języku ojczystym autora. Autorzy prac zgłaszanych są proszeni o przesłanie krótkiego ich streszczenia do Głównego Komisarjatu Kongresu do dn. 15 maja 1930 r.

Celem przyciągnięcia szerszych mas naszych rodaków do udziału w pracach Kongresu, przytoczymy kilka szczegółów. Organizatorzy Kongresu położyli szczególny nacisk na przestudjowanie wszelkich zagadnień naukowych i technicznych w dziedzinie bezpieczeństwa lotów. Prace Kongresu zostaną przeprowadzone w 7 grupach i 6 sekcjach:

a) Ogólna organizacja bezpieczeństwa powietrznego w poszczególnych państwach i uzyskane jak dotąd wyniki. — Statystyka wypadków. — Prasa i propaganda. — Przepisy o ruchu powietrznym.

b) Ogólne zagadnienia bezpieczeństwa (studja teoretyczne i techniczne). Grupa ta dzieli się na 6 sekcji: 1) bezpieczeństwo materjałów, 2) bezpieczeństwo płatowca, 3) bezpieczeństwo silnika, 4) bezpieczeństwo szlaku powietrznego, 5) meteorologja i aerologja, 6) sprzęt kontrolny, nawigacyjny i radjo-komunikacyjny.

c) Studja dotyczące sposobu zastosowania praktycznego bezpieczeństwa w poszczególnych dziedzinach lotnictwa (lotnictwo handlowe i t. p.).

d) Fizjologja lotnika, oraz zagadnienia medyczne.

e) Załoga i obsługa techniczna statków powietrznych. — Szkoły pilotażu.

f) Środki ochrony i ratownicze.

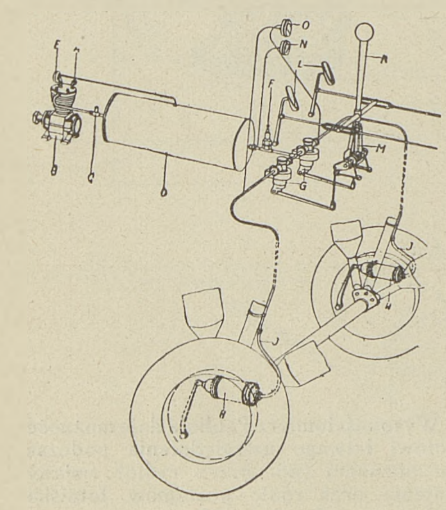
g) Zagadnienia bezpieczeństwa w odniesieniu do balonów i sterowców.

ZASTOSOWANIE HAMULCÓW POWIETRZNYCH W LOTNICTWIE.

W czasopiśmie technicznem „Automobil und Flugtechnische Zeitschrift der Motorwagen" wydrukowany był artykuł inż. Th. Kollinek p. t. „Druckluft-Bremsung und Steuerung rollender Flugmaschinen".

Tematem tego artykułu jest opis hamulca syst. Knorra, działającego sprężonem powietrzem i przeznaczonego do ułatwiania bezpiecznego i szybkiego lądowania samolotów

Obecnie, lądujący samolot jest hamowany częściowo dzięki oporowi powietrza, częściowo zapomocą dornia (płozy) który zaczepia o grunt. Pilot nie jest w stanie nic zrobić albo bardzo mało, aby skrócić czas i drogę lądowania. Jest to szczególnie niebezpiecznem przy lądowaniu na nieodpowiednich terenach.



Rys. 1.

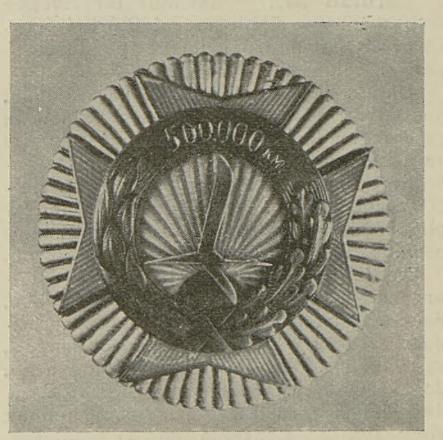
Inżynier Kollinek wyjaśnia jakie korzyści są osiągane przez zastosowanie hamulców o sprężonem powietrzu, i podaje szczegółowy opis tych hamulców. Hamulce są stosowane przez firmę Junkers i inne.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest schemat instalacji aparatów do hamowania.

Mała jednostopniowa sprężarka B, poruszana od silnika samolotowego, stale znajduje się w ruchu. Sprężarka zasysa powietrze atmosferyczne przez filtr A i wtłacza je przez wentyl wsteczny C do zbiornika D. Normalne ciśnienie w zbiorniku jest automatycznie podtrzymywane przyrządem E. Na wypadek nieoczekiwanego wzrostu ciśnienia, zbiornik jest zaopatrzony w zawór bezpieczeństwa F.

Hamowanie kół osiąga się naciskiem klocków do tarcz kół. Klocki są umocowane do trzonów tłoków w cylindrach H, i dociskają się do tarcz kół tem silniej, im więcej powietrza wchodzi do cylindrów. Powietrze dostaje się do cylindrów przez specjalne zawory G, rurki stalowe i węże gumowe J. Zawory specjalne G są tak skonstruowane, iż zależnie od pozycji dźwigni ciśnienie powietrza w cylindrach ustala się na tym lub innym poziomie. Uruchamianie dźwigni odbywa się zapomocą stawidła różniczkowego M i rączki K. Przy manipulowaniu rączką K siła hamowania na obydwa koła jest jednakowa. Jeżeli jednak pilot zamierza zahamować jedno koło z większą siłą niż drugie, co pociąga za sobą zwrot samolotu w stronę bardziej zahamowanego koła, wtedy naciska na odpowiedni pedał L. Idąca od tego pedału linka do steru bocznego przekręca rączkę K zapomocą przymocowanego do tej rączki poprzecznego drążka. Stawidło różniczkowe K powoduje wtenczas iż jedna dźwignia zaworu specjalnego bardziej zostaje przyciągnięta, a druga nieco mniej, wskutek czego ciśnienie powietrza w jednym cylindrze otrzymuje się wyższe niż w drugim. Wysokość ciśnienia w każdym z cylindrów wskazują manometry O. Manometr N wskazuje ciśnienie powietrza w zbiorniku D.

Z powyższego krótkiego opisu jest widocznem, że dzięki zaopatrzeniu samolotu w hamulce powietrzne pilot ma możność nietylko hamowania kół podczas lądowania, ale i kierowania samolotem.



Odznaka P. L. L „Lot" dla pilotów, którzy w służbie polskich pilotów komunikacyjnych osiągnęli pół miljona km.

Z DZIAŁALNOŚCI KOMITETU LOPP W NOWOGRÓDKU.



W r. 1929 praca Komitetu Wojewódzkiego szła w dalszym ciągu w kierunku zwiększenia ilości członków. Praca ta dała mimo ciężkich warunków lokalnych bardzo dodatnie wyniki.

W roku sprawozdawczym przybył 1 Komitet Powiatowy, ósmy z rzędu.

Razem obecnie pracuje 8 Komitetów Powiatowych które mają 131 kół miejscowych. Liczba członków L.O.P.P. powiększyła się o 593 czyli obecnie razem członków jest 7310.

Stosunkowo niewielki przyrost ilości członków wskazuje jak ciężka jest praca Komitetu na terenach kresowych.

Systematycznie prowadzona akcja propagandowa przy pomocy własnej czołówki samochodowej daje dobre wyniki w uświadamianiu szerokich mas.

Czołówka czynna była na terenie całego województwa. Wyświetlono cały szereg filmów L. O. P. P. oraz wygłoszono 94 odczyty. Frekwencja słuchaczy w wielu miejscach była tak wielka, że przygodne sale nie mogły pomieścić słuchaczy.



Komitet Wojewódzki prowadzi program wybitnie lotniczy. To jest powodem, że Komitet Wojewódzki aczkolwiek nie jest ostatnim z pośród innych Komitetów, nie wykazuje takiego rozmachu gdyż praca lotniskowa pochłania wszystkie posiadane fundusze.

VI Tydzień Lotniczy wykazał, że zrozumienie prac Komitetu jest ogromne. — Mimo uroczystości związanych z pobytem Pana Prezydenta Rzplitej — podczas których tak osoby urzędowe jak i szerokie rzesze społeczeństwa zajęte były przygotowaniami przyjęcia Włodarza Rzeczypospolitej, akcja Tygodnia dała nadspodziewanie dobre wyniki.



Krótkie dane z działalności napozór b. nikłe, pochłaniają nieraz bardzo wiele czasu i energji.

Praca kół szkolnych rozwija się systematycznie i daje coraz lepsze wyniki.

Władze Nowogródzkiego Komitetu Wojewódzkiego reprezentują jak następuje:

Prezes — P. Wojewoda Zygmunt Beczkowicz.

I. Wice-Prezes — Pan Wicewojewoda Fraciszek Godlewski.

II. Wice-prezes — Wice-prezes Sądu Okr. Parfjanowicz.

Sekretarz — Czł. Zarządu P. Burmistrz w Nowogródku inż. Ludwik Wolnik.

Skarbnik — P. Rejent Tarnecki.

Członkowie — P. Nadkomisarz Boduboski, P. Insp. Gł. St. Ogn. Jaroszewski, Prezes Sądu Okr. Wyszyński, Nacz. Wydz. Zdr. Dr. E. Maciulewicz, Starosta Nowogr. Hryniewski, Nacz. Wydz. Samorz. i Pr. i Op. Sp. Wł. Sochacki, Inż. Żmigrodzki, Insp. Roszkowski, Nacz. Wydz. Inż. M. Sayman, Starosta Lidzki H. Bogatkowski.

Akcję Obrony Przeciwgazowej Komitet Wojewódzki rozpoczął od wyszkolenia Inspektora, który został przeszkolony na 3 miesięcznym kursie.

Akcję O. P. G. w roku sprawozdawczym należy uważać jako początkową, gdyż zorganizowano tylko kilka kursów. Z powodu opuszczenia stanowiska przez inspektora gazowego, akcja obrony przeciwgazowej chwilowo stanęła, jednak Zarząd Komitetu Woj., mając coraz większą liczbę fachowych instruktorów, w roku następnym wykaże się pokaźnemi wynikami.



Z prac Komitetu L. O. P. P. w Nowogródku.



Komitet Kolejowy L. O. P. P. został powołany do życia w roku 1924-m gromadząc 1500 członków, i to w siedzibie Komitetu, w Wilnie. W tymże roku Zarząd Komitetu, koordynując i organizując pracę programową, zdołał siecią propagandy objąć cały Okręg Dyrekcyjny, przysparzając Komitetowi, w ciągu niespełna kilku miesięcy, 3500 członków.

Praca propagandowa znajduje swe zobrazowanie w fakcie, że w czasie od 1924 — 1928 roku, Komitet pozyskuje i ogółem liczy 10.000 członków.

Tak wielka ilość członków zmusiła Zarząd do utworzenia Kół Oddziałowych z siedzibą: w Wilnie, Wołkowysku, Białymstoku, Brześciu, Łapach, Lidzie, Grodnie, Starosielcach, Królewszczyźnie i Baranowiczach. Poszczególne Koła liczą: Wilno — 1920 czł., Wołkowysk — 1173, Białystok — 1706, Brześć — 1177, Łapy — 1106, Lida — 578, Grodno — 516, Starosielce — 185, Królewszczyzna — 484, Baranowicze — 866, Centrala t. j. Dyrekcja Okręgowa K. P. — 534.

Zorganizowanie tak znacznej ilości członków w Oddziałach prowincjonalnych, przy współpracy Okręgu, należy zawdzięczać energicznej, ideowej i bezinteresownej pracy prezesów Kół i członków Zarządu.

Praca propagandowo-oświatowa, której Komitet przypisuje wielkie znaczenie, została opartą na odczytach, których w roku ubiegłym wygłoszono 66 przy 8400 słuchaczach.

Warunki terenowe (Komitet Kolejowy pracuje na terenie czterech Województw, a mianowicie: Wileńskiego, Poleskiego, Nowogródzkiego i Białostockiego) spowodowały, że Komitet, za zgodą Komitetu Wojewódzkiego Wileńskiego L. O. P. P., wyodrębniono jako Komitet na prawach powiatowego, wskutek czego Komitet ma możność prowadzenia szerszej gospodarki, zadawalniania i uskuteczniania indywidualnych potrzeb Komitetu Kolejowego.

Jednakże działalność ta nie może mieścić się i w tych ramach, gdyż zarówno Komitet Kolejowy, jak i Koła Oddziałowe, przy tak wielkiej ilości członków, domagają się aby Komitet ten uzyskał prawa Komitetu Wojewódzkiego, tem bardziej, że składki wpływają z terenów innych Województw do Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Wilnie.

Nadto pracownicy kolejowi, tworząc organizacyjnie jedną rodzinę, której zadaniem jest obrona Rzeczypospolitej pragną mieć przedstawicieli na Ogólnem Zgrom. L. O. P. P. i przyjąć, bezpośredni udział w pracach całej L O.P.P. nad rozbudową silnego lotnictwa Rzeczypospolitej. Stan obecny zaś przedstawia się w ten sposób, że Komitet Kolejowy, posiadając wszelkie warunki przewidziane w statucie dla Komitetu Wojewódzkiego, pełni w ogólnej pracy rolę zaledwie Komitetu Powiatowego.

Realizacja tych dążeń znalazła żywy oddźwięk w Wileńskim Komitecie Wojewódzkim, który starania te przychylnie traktując, przedstawił Zarządowi Głównemu L. O. P. P. w Warszawie wniosek dla Rady Głównej o wyodrębnienie Komitetu, przyczem, jak wywnioskowano z rozmów, przeprowadzonych w Warszawie w tej sprawie — Zarząd Główny jest rzecznikiem zamierzeń Komitetu Kolejowego.

Olbrzymi teren (4111 klm), wielka ilość członków, wśród których jest mnóstwo fachowych sił technicznych, dalej kapitał, jakim Komitet rozporządza dzięki regularnemu wpływowi składek, pozwala mniemać, że komitet w dużej mierze może się przyczynić do realizacji szerokich planów i zamierzeń, jakie ma w swem zadaniu Zarząd Główny i Władze państwowe.

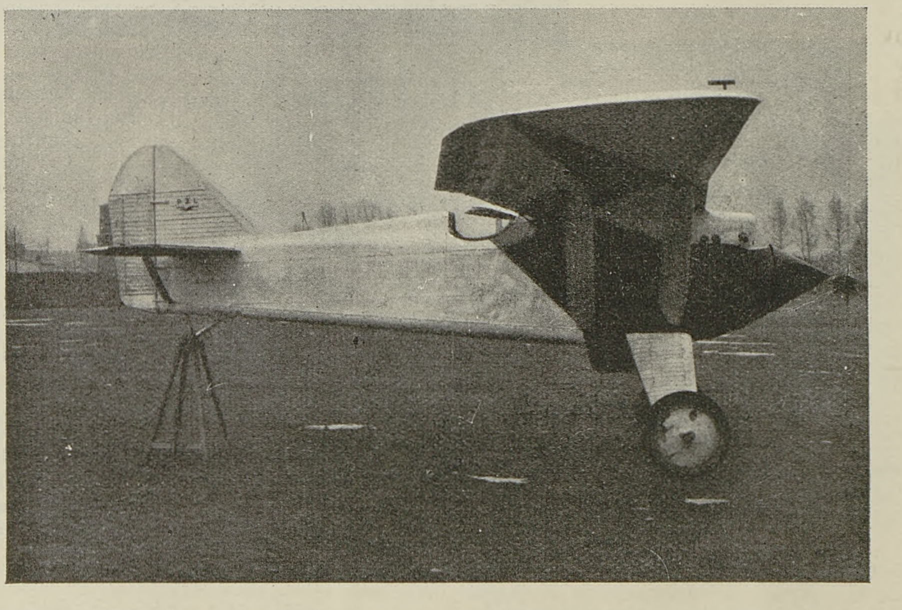
Na zakończenie dodajemy, że Zarząd Komitetu Kolejowego w osobach: inż. Budkiewicza Włodzimierza — przes, Niedziółki Antoniego — vice-prezes, inż. Walickiego Stefana II vice-prezes, Paszkiewicza Romualda i Romaszko Aleksandra — sekretarzy, inż. Witorta Czesława — skarbnik, pp. Filemonowicza Kazimierza, Trynkiewicza Bronisława i Zielińskiego Stanisława — członków Zarządu, przyczynił się do zrealizowania reorganizacyjnych zamierzeń Członków Komitetu Kolejowego.

Publikujemy to, aby Ci, którzy interesują się życiem i zadaniem Ligi wiedzieli i zrozumieli nas, że w wyścigu pracy nad ugruntowaniem potęgi i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej, kolejarze chcą iść w pierwszym szeregu i zostawić widome dowody, a nawet niechaj nam będzie wolno powiedzieć—pomniki, na drogich każdemu Polakowi rubieżach Rzeczypospolitej.

P. L. Z. 1.

Płatowiec pościgowy całkowicie metalowy. Skrzydło o zmiennym profilu i głębokości z dużą częścią wolnonośną. Po dwa zastrzały z każdej strony. Profil P.Z L. Lotki ze szczeliną, skompensowane. Kadłub z kątowników duralowych, pokryty blachą gładką elektronową. Podwozie specjalne bez osi z amortyzatorami umieszczonemi w kadłubie. Stery bez kompensacji na łożyskach kulkowych. Statecznik poziomy regulowany w locie. Zbiorniki w skrzydłach. Bardzo dobra widzialność otrzymana dzięki wygięciu skrzydła.

Waga płatowca w locie	1560 kg.
Ciężar użyteczny	533 „
Powierzchnia	19,5 m²
Rozpiętość	10,85 mtr.
Długość	7 mtr.
Wsp. próby stat.	12 5
Silnik: Hispano-Suiza	52 LB. 600 MK.
Szybkość około	300 klm/godz.
Wznoszenie się na	5000 m. w 9′
Długość startu	65 m.
„ wybiegu przy lądowaniu	200 m.



Płatowiec pościgowy P. L. Z. 1. — polskiej konstrukcji wykonany przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie.

Wielki konkurs muzyczny L. O. P. P.

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przy łaskawym współudziale Dyrekcji „Polskiego Radja" oraz Redakcji czasopisma „Muzyka" ogłosił konkurs na utwór muzyczny (Marsz L. O. P. P.), dla kompozytorów polskich.

I nagroda wyniesie . . . 1.500.—
II „ „ . . . 750.—

Łaskawy udział w jury konkursu raczyli przyjąć:

PP. Prof. Tadeusz Czerniawski,
Red. Mateusz Gliński,
Prof. Piotr Maszyński,
Prof. Stanisław Niewiadomski,
Prof. Adam Wieniawski,
Prof. Ludomir Różycki, oraz
Dyr. Władysław Baliński przedstawiciel Zarządu Gł. L. O. P. P.

Warunki konkursu:

1) Utwór ma być w formie trzyczęściowej, o charakterze popularnym, odpowiedni do wykonania w czasie pochodów.

2) Prócz partytury orkiestrowej na pełną orkiestrę dętą, należy nadesłać wyciąg fortepianowy w poprawnem opracowaniu.

3) Przy składaniu prac obowiązują zwykłe warunki konkursów ukrytych. Prace konkursowe należy nadsyłać podpisane godłem w kopertach poleconych z napisem: Zarząd Gł. L. O. P. P., Warszawa Długa 50. Nazwisko i adres kompozytora winno znajdować się w załączonej do pracy zapieczętowanej kopercie.

4) Utwory nagrodzone przechodzą na własność L. O. P. P.

5) Termin nadsyłania prac upływa w dniu 1 grudnia 1930 r. o g. 12-ej.

6) Termin ogłoszenia wyników będzie podany do wiadomości publicznej w „Locie Polskim" oraz prasie codziennej do dnia 1 października b. r.

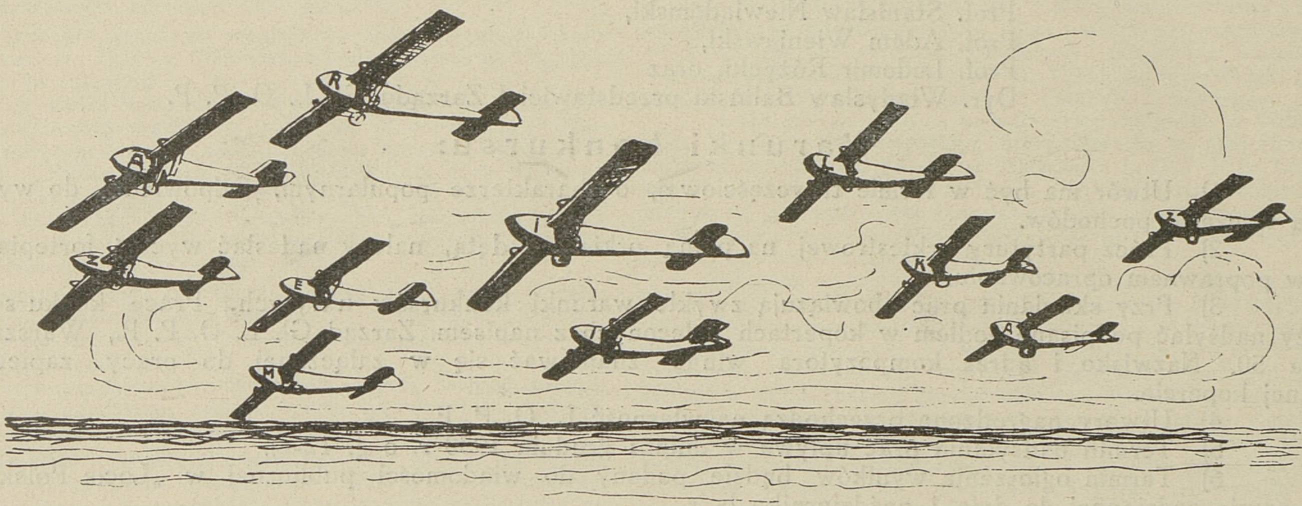
Uwaga: Przewiduje się transmisja przez Radjo utworów wyróżnionych.

Rozwiązanie „Zadania dla pilnych czytelników".

Gdzie się znajduje pilot? — Pod skrzydłem strzaskanego samolotu.

Wyniki losowania: I nagrodę — 20 zł. — otrzymał p. Wiss Władysław z Torunia,
II nagrodę — roczna prenumerata „Lotu Polskiego" — szkoła Rzemiosł „Przysłość" w Zawichoście.
III nagrodę — książki — 1) p. Lebiedzki Kazimierz, Lwów. 2) p. Abczyński Andrzej, Brwinów. 3) p. Godlewski Andrzej, Lwów. 4) p. Horodyńska Jadwiga, Pładyki. 5) Badwa Jan, Mikołów.

„Zadanie dla domyślnych czytelników".



Widzimy eskadrę płatowców oznaczonych literami. Gdzie i w jakiej kolejności powinny te płatowce lądować aby utworzyć imię i nazwisko znanego lotnika polskiego.

Za dobre rozwiązanie Redakcja przeznacza: I nagroda — 20 zł. II nagroda — 10 zł. 5 nagród w postaci książek ofiarowanych przez wydawnictwo **„Bibljoteka Groszowa", Warszawa, Moniuszki 11.**

Termin rozwiązania upływa dn. 25 maja 1930 r.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: *Jerzy Witkowski* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Moniuszki 11.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BIULETYN

L. dz. 580 *1. IV. 1930 — 1. V. 1930.* *Nr. 5 (29)*

Dnia 19.IV.1930 r.

Zginął w katastrofie lotniczej w Nowym Yorku prezes F. A. I.
(Fédération Aéronautique Internationale)

Henryk hr. de la Vaulx

Śmierć ta, jednego ze współtwórców organizacji F. A. I., napełniła głębokim żalem cały świat lotniczy, bowiem ś. p. hr. de la Vaulx poświęcił całe swe życie pięknej idei zjednoczenia w dziedzinie lotnictwa wszystkich narodów świata, idei, która dała tak świetne wyniki.

Nowi członkowie. Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:

CHRAMIEC Andrzej, mjr. pil. — Poznań.
PRUSZKOWSKI Tadeusz, prof. — Warszawa.

Zgłoszenia na międzynarodowy raid awionetek.

Za pośrednictwem Aeroklubu R. P. zgłoszono w pierwszym terminie na międzynarodowy raid awionetek udział 16 awionetek polskich:

Zgłaszający	pilot	pasażer	awionetka	silnik	kat. aw.
Aeroklub R. P.	Muślewski J.	*)	R. W. D. 2	Salmson 40 MK.	II
"	Więckowski E.	*)	R. W. D. 2	"	"
"	Płonczyński St.	*)	R. W. D. 2	"	"
"	Bajan J.	*)	R. W. D. 4	Cirrus-Hermes 105/115 MK.	I
"	Zwirko Fr.	*)	R. W. D. 4	"	"
"	Karpiński T.	*)	R. W. D. 4	"	"
Podlaska wytwórnia samolotów.	Dudziński P.	Lisiewicz M.	P. W. S. 8	Walter 85 MK.	"
"	Babiński Zb.	Karpiński A.	P. W. S. 50	Cirrus Mark III 85 MK.	"
"	Lewoniewski J.	Cywiński St.	P. W. S. 51	Genet 80 MK.	"
"	Rutkowski F.	Pęczalski M.	P. W. S. 52	Gipsy 85 MK.	"
Państwowe Zakłady Lotnicze.	Gedgowd I.	Kozłowski Wł.	P. Z. L. 5	"	"
"	Orliński B.	Balcerzak M.	P. Z. L. 5	"	"
Lubelski Klub Lotniczy.	Zuromski J.	Peszke i Różański	L. K. L. 2	Walter 80 MK.	"
"	Szulczewski W.	Florjanowicz i Cieński	"	"	"
Komitet Woj. L.O.P.P. Kraków.	Działowski S.	Maciejowski J.	D.K.D.—V.	Cirrus Mark III 85/85 MK.	"
Aeroklub Akad. Kraków.	Dr. Piotrowski.	Sido J.	S — 1	Cirrus 85/95 MK.	"

*) nie zostali jeszcze wyznaczeni.

Rekordy Międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy międzynarodowe:

KLASA C-bis (wodnopłatowce)

Rekordy z obciążeniem użytecznem 2000 kg.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Francja) . . . 220,026 km/g.
Rekord szybkości na przestrzeni 500 km. (Francja) . . . 202,092 km/g.
obydwa: Prevot na wodnopłatowcu Latécoère 28 z silnikiem Hispano-Suiza 650 MK. St. Laurent de la Salanque, dnia 5 i 6 marca 1930 r.

Lista kar.

F. A. I. komunikuje, iż decyzją Aeroklubu francuskiego z dnia 24 marca 1930 r. pilot balonów wolnych Felix del Marle został zdyskwalifikowany na przeciąg 10 lat.

KOMISJA LOTNICTWA SPORTOWEGO.

Skład K.L.S. na rok 1930/31.

Skład Komisji na rok 1930/31 ustalony został jak następuje:

1. Delegat A. R. P. . . . St. de Rosenwerth v-prezes ARP.
2. " " . . . Mjr. dypl. B. Kwieciński sekr. gen. ARP.
3. " Min. Komunikacji . . Kpt. R. Adamowicz.
4. " Dep. Aeron. MSWojsk. . Kpt. pil. St. Skarzyński.
5. " P.U.W.F. i P.W. . . Mjr. dypl. I. Wądołkowski.
6. " Min. Spraw Wewn. . Radca M. Pawlikowski.
7. " L.O.P.P. . . . Prof. Cz. Witoszyński dyr. Inst. Aer.

WARSZAWA
KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11. TEL. 3-70.
KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: „AEROKLUB WARSZAWA"

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński.*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

Nr. 27.

OGÓLNE ZGROMADZENIE

Ogólne Sprawozdawcze Zgromadzenie L. O. P. P. odbędzie się w dniu 31 maja bież. roku, w Sali Konferencyjnej Stowarzyszenia Techników (Czackiego 3/5) z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie.

2) Wybory Prezydjum Zgromadzenia.

3) Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L.O.P.P. w 1929 roku.

4) Sprawozdanie Rady Głównej.

5) Sprawozdanie i wnioski Komisji Rewizyjnej.

6) Dyskusja nad sprawozdaniami.

7) Nowe przepisy statutu L. O. P. P. o odznaczeniach.

8) Wnioski Rady Głównej i Zarządu Głównego.

9) Wnioski, zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na dwa tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia, w myśl art. 22 § 5 Statutu.

10) Wybory:

a) Uzupełniające do Rady Głównej.

b) Uzupełniające do Zarządu Głównego.

c) Komisji Rewizyjnej.

d) Komitetu Odznaczeń.

Początek posiedzenia o godz. 10-ej rano.

RADA GŁÓWNA

Posiedzenie Rady Głównej L.O.P.P. obędzie się w dn. 19 maja b. r. w Gmachu Instytutu Aerodynamicznego (Nowowiejska 50) z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokułu poprzedniego posiedzenia.

2) Kwartalne Sprawozdanie Zarządu Głównego.

3) Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L.O.P.P. za 1929 rok.

4) Sprawozdanie Rady Głównej za 1929 rok.

5) Wnioski o przyznanie praw Komitetów Wojewódzkich Komitetom: Kolejowemu Dyrekcji P. K. P. w Wilnie i Krakowskiemu Miejskiemu oraz praw Powiatowego: Kom. Miejskiemu w Tarnopolu.

6) Wylosowanie 1/3 części członków Rady Głównej z wyboru, ustępujących zgodnie z art. 28 § 3 Statutu.

Początek posiedzenia o godz. 18.

ZARZĄD GŁÓWNY

Otwarcie Kurcu informacyjnego OPL i OPG dla Związku Harcerstwa Polskiego. W dniu 22 b. m. odbyło się w Warszawie uroczyste otwarcie kursu inform. O. P. L. i O. P. G., zorganizowanego przez Zarz Gł. L.O.P.P dla 65 delegatek i delegatek Harcerstwa z całej Rzeczypospolitej.

Otwarcie Kursu zaszczycili swoją obecnością: Wojewoda Władysław Sołtan Przewodn. Z. H. P., Mjr. Pfeiffr Edward, Del. Pana Ministra Spraw Woj. Hm. Wanda Kraszewska, Gł. Kw. Ż. Kierowniczka Wydziału P. W. Hm. Por. Juljan Lucjan Leśniewski, Gł. Kwater. Męsk. Kierow. Wydz. P. W.

Otwarcia dokonał Przewodniczący Naczelnictwa Związku Harcerstwa Polskiego b. woj. Wł. Sołtan dziękując w swoim przemówieniu Zarz. Gł. L.O.P.P. za zorganizowanie Kursu. Następnie w imieniu L. O. P. P. przemówił vprez. Zarz. Gł. L. O. P. P. inż. St. Rudziński, życząc słuchaczom powodzenia w pracy L. O. P. P., poczem odbyła się wspólna fotografja.

W programie Kursu przewidziane są również loty nad Warszawą dla całego Kursu.

Po ukończeniu Kursu absolwenci i absolwentki rozjadą się na teren wszystkich województw, gdzie prowadzić będą referaty L.O.P.P. w Chorągwiach Harcerskich.

Koszty związane z Kursem, przejazdów, utrzymania, zakwaterowania oraz wykładów ponosi całkowicie Zarz. Gł. L.O.P.P.

Przekraczanie granic państwa przez samoloty. Zarząd Gł. podaje do wiadomości placówek L.O.P.P. okólnik Min. Komunikacji.

Okólnik.

Wskutek akcji dyplomatycznej jednego z państw ościennych, wszczętej z powodu rzekomego przekroczenia przez samolot polski granicy tego państwa i rozrzucania ulotek propagandowych na obszarze tego państwa, oraz w celu zapobieżenia podobnym konfliktom na przyszłość, Ministerstwo Komunikacji niniejszym przypomina, że członkowie załogi samolotów polskich prywatnych, dokonywujący lotów wpobliżu granic państwa, winni wystrzegać się bezwzględnie przekraczania granic państwa oraz wkraczania na obszar państw sąsiednich, o ile nie mają na to specjalnego upoważnienia (wynikającego bądź z tytułu Konwencji z 1919 r., bądź też z tytułu umów specjalnych międzypaństwowych) przyczem należy zawsze pamiętać, że granice państw mogą być przekraczane tylko w miejscach do tego specjalnie wyznaczonych z zachowaniem obowiązujących warunków.

W szczególności Ministerstwo Komunikacji zarządza, by przy dokonywaniu lotów propagandowych, względnie reklamowych, połączonych z rozrzucaniem ulotek, samoloty polskie prywatne, dokonywujące lotów wpobliżu granic państwa, trzymały się w takiej odległości od tych granic, aby ulotki rzucane z samolotu nie mogły w żadnym wypadku przedostać się na obszar obcego państwa.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że winni niestosowania się do powyższych zarządzeń, będą pociągani z całą surowością do odpowiedzialności karnej, przewidzianej w odnośnych, obowiązujących ustawach i rozporządzeniach.

Subsydja LOPP. Zarząd Gł. LOPP przyznał Klubom z budżetu na r. 1930 subsydja w wysokości średnio 3 tys. zł. na klub. Pozatem dwa kluby otrzymały po 3 tys. zł. na cele specjalne (szybownictwo i sport balonowy). Razem wynosi to 33 tys. zł.

Chwilki w maju 1930 r. Dn. 6.V Międzynarodowe Zawody Awionetek — mjr. pil. K. Kwieciński. Dn. 13.V „Uśmiech przestworzy" — J. Lewestam. Dn. 20.V Znaczenie LOPP dla Obrony Państwa — dyr. W. Baliński. Dn. 27.V Lotnictwo słabosilnikowe — inż. J. Kawecki.

Tablica chemicznych wykrywaczy gazów bojowych. Po raz pierwszy ukazał się komplet chemicznych wykrywaczy gazów bojowych. Całość w oszklonej tablicy, wymiaru 55/40 cm., z objaśnieniem poszczególnych reakcyj i sposobem wykrywania, wygląda estetycznie i efektownie. Obejmuje reakcje barwne i osadowe na chlor, fosgen, kwas pruski, tlenek węgla, iperyt i adamsyt.

Reakcje wykazane są wyraźnie w specjalnie zalakowanych próbówkach.

Dużą zaletą tych wykrywaczy jest ich trwałość.

Komplety wykrywaczy nabywane być mogą w składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P. — Długa 50.

Zakończenie kursu OPG. Dnia 15-go kwietnia b. r. nastąpiło uroczyste zakończenie kursu obrony przeciwgazowej dla instruktorek Przysposobienia Kobiet dla Obrony Kraju, zorganizowanego staraniem Zarządu Głównego L.O.P.P.

Świadectwa instruktorskie O. P. G. II kategorji uzyskały: Hessówna Joanna,

Jaroszczakówna Zofja, Kowalska Stefanja, Kuchcińska Wanda, Kunówna Eugenja, Kotkorowska Julja, Michalska Eugenja, Młodożeńcówna Zofja, Paradowska Jadwiga, Piotrowska Kazimiera, Sawiczówna Helena, Wyżżanka Aleksandra, Zbysławowa Michalina.

Przed zakończeniem kursu absolwentki wzięły udział w lotach na aparatach pasażerskich „Fokker" linji lotniczej „Lot".

Kurs O. P. G. Staraniem Zarządu Głównego i w ścisłem porozumieniu z Komitetem Stołecznym, zorganizowany został kurs obrony przeciwgazowej instruktorski II-ej kategorji, dla frekwentantek kursu strzeleckiego P. W.

Kurs ten subsydjowany przez Zarząd Główny prowadzony jest przez Instruktora Komitetu Stołecznego, inż. T. Kalusińskiego.

Absolwentki kursu będą miały prawo do prowadzenia prac w zakresie przysposobienia drużyn w O.P.G. Ilość słuchaczek wynosi 23 osoby.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. KRAKOWSKI.

Z obrad Walnego Zgromadzenia L.O.P.P. województwa krakowskiego. W dniu 12.IV.1930 r. rozpoczęły się o godz. 10-ej rano w gmachu województwa w Krakowie obrady doroczne Walnego Zgromadzenia LOPP w obecności delegatów, reprezentujących 25 komitetów powiatowych i miejskich Ligi. Zebranie zagaił wizeprezes wojew. komitetu, prezes izby skarb. Greger, który przywitał przybyłych delegatów. Następnie wybrano p. Góreckiego z Wadowic na przewodniczącego zgromadzenia i p. Łęcznara z Mielca na sekretarza. Po przyjęciu sprawozdania z działalności Zarządu, złożonego przez sekretarza dr. K. Michalika i inspektora gazowego dr. T. Orzelskiego, uchwalono na wniosek komisji rewizyjnej absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Sprawozdanie wykazało znaczny rozwój L.O.P.P. na terenie wojew. krakowskiego; w r. 1929 przybyło 11 640 nowych członków. Wybitną działalność wykazał komitet miejski krakowski, zyskując nowe zastępy członków. Zorganizowano komitety w Gorlicah, Dąbrowej, Grzybowie i Limanowej. Na podkreślenie zasługuje działalność komitetów w Chrzanowie, Mielcu, Nowym Sączu i Limanowej. Budują lądowiska: Nowy Targ, Zakopane, Mielec, Nowy Sącz i Oświecim. Zwycięstwa Krakowa na konkursach lotniczych i modelarskich, rozwój Aeroklubu Akademickiego, Koła Lotniczego Szkoły Przemysłowej, budowa trzech nowych awionetek przez konstruktorów krakowskich, świadczą o intensywnej pracy L.O.P.P. na terenie wojew. krakow. Budowa lotniska w Białej - Bielsku, popieranie lotnictwa turystycznego i połączenie naszych zdrojowisk szlakami powietrznemi z całą Polską i Zachodem oraz przygotowanie należytej obrony przeciwgazowej — oto cel dalszej pracy Ligi na tym terenie.

Następnie uchwalono budżet na rok 1930, przedstawiony przez skarbnika dyr. Makowskiego, wykazujący w wpływach i rozchodach zł. 142.000. Z ważniejszych pozycyj przeznaczono: na lotnisko w Białej-Bielsku zł. 57.500, na lądowiska zł. 5000, na popieranie twórczości lotniczej, sportu lotniczego i modelarstwa lotniczego zł. 11.500, na budowę i utrzymanie awionetek i propagandę samolotową zł. 15.000, na obronę przeciwgazową zł. 15.000. Potem dokonano wyborów nowego Zarządu, do którego weszli, jako prezes, dr. M. Kwaśniewski, wojewoda krakowski, wiceprezesi: Greger, prezes izby skarb., prof. dr. Marchlewski, sekretarz kpt. dr. K. Michalik, skarbnik dyr. Makowski. W pracach L.O.P.P. wybitnie współpracował 2-gi pułk lotniczy w Krakowie, 5-ty Baon Sanitarny i Rada miasta Krakowa, popierając ze swej srony lotnictwo i obronę gazową.

KOMITET WOJ. LWOWSKI.

Komitet Lwowski. Dnia 31-go marca b. r. staraniem Komitetu Wojewódzkiego zorganizowany został kurs instruktorski O. P. G. I-ej kategorji dla kandydatów Komitetów Powiatowych. Na kurs powyższy delegował k-t Tarnopolski 14 kandydatów. Ogólna ilość słuchaczy wynosi 25 osób. Kierownikiem kursu jest inspektor wojew. O. P. G., Jeleniewski Ignacy.

KOMITET WOJ. POMORSKI.

Zakończenie kursu informacyjnego L. O. P. P. dla kolejarzy pomorskich. Dnia 27.III b. r. zakończył się 4-dniowy kurs informacyjny oraz obrony przeciwgazowej, urządzony staraniem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. przy wydatnem poparciu Dyrekcji Kolejowej w w Gdańsku. Na kurs ten przybyło 28 delegatów kolejowych z całego Pomorza. Pp. kpt. mar. Anweiler F., Borkowski A., Goll. F., Isbrand J., Jaśtak S., Janowski Bernard z Wąbrzeźna, Jaroszewski Józef z Pelplina, Kotecki Jozef z Gdyni, Kłoss Alfons z Rody, Kaczyński Józef z Wąbrzeżna, Lerch Jan z Nowegomiasta, Ortman Alojzy ze Starogardu, Ossowski Leon z Tczewa, Pawlikowski Ksawery z Nowegomiasta, Pozorski Stanisław z Pelplina, Piekarski Jan z Lipusza, Redlarski Franciszek z Chojnic, Schulz Feliks z Więcborku, Ryszewski Piotr z Lipusza, Szczepański Jan z Chojnic, Schroeder Leon z Rody, Włosek Stanisław z Gdyni, Zając Józef ze Starogardu, Ziontkowski Jan z Kowalewa, Zabielski Mieczysław z Kowalewa, Zieliński Franciszek z Działdowa, Mechalewicz Stefan z Nakła, Taras Wiesław z Działdowa, Ubow-Maksymiljan z Tucholi.

Obecny kurs był pierwszy z serji kursów instrukcyjnych, które będą urządzane w bieżącym roku. Kurs obecny zagaił i zamknął imieniem Komitetu Wojewódzkiego sędzia dr. Pikor, poczem nastąpiła wspólna fotografja przy wagonie kolejowym oraz przy czołówce samochodowej L.O.P.P. Frekwentanci kursu mieszkali cały czas w wagonach kolejowych, dostarczonych przez Dyrekcję Gdańską.

Na całem Pomorzu, wobec dostarczenia wszystkim Komitetom Powiatowym sprzętu przeciwgazowego oraz odpowiednich bibljotek propagandowych, urządzane będą w najbliższym czasie kursy informacyjne przez instruktorów L.O.P.P. na wzór informacyjnego, który równocześnie obecnie trwa dla urzędników pocztowych w Toruniu z udziałem 100 osób.

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

Posiedzenie Zarz. Sląsk. Kom. Woj. LOPP. W dniu 25 lutego b. r. odbyło się posiedzenie Zarządu Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP.

Pan prezes, dr. Michał Grażyński, przedłożył wyczerpujące sprawozdanie o dokonanych pracach w związku z rozbudową lotniska. W krótkim okresie jesiennym urządzono miejsce postoju dla przylatujących i startujących samolotów przed głównym budynkiem o powierzchni ca 1200 m², połączono miejsce postoju z istniejącem poprzednio kołem dla lądowania i startowania drogą bitą o długości 250 m. i szerokości 10 m., wykonano bitą drogę wypadową z koła w kierunku południowym o długości 160 m., szerokości 30 m., połączono miejsce postoju z hangarem drogą bitą o długości 79 m., szerokości 5 m. Drogi te mają na celu umożliwienie lądowania i startowania obciążonych maszyn o większej pojemności także w czasie, gdyby stan ewent. rozmiękłego lotniska w razie długotrwałej niepogody na to nie pozwalał. Połączono plac betonowy przed hangarem względnie stację benzynową z szosą, prowadzącą za hangarem, drogą bitą długości 80 m., szerokości 5 m. Wszystkie drogi odwodniono. Przeprowadzano konserwację terenu koła i nowo zbudowanych dróg. Ogółem przy robotach terenowych wykopano ziemi 2.275 m³, zużyto dolomitu i piasku szlakowego 4750 m³ przy 32.658 godzin pracy. Nadto Ministerstwo Komunikacji założyło na lotnisku posterunek meteorologiczny, radjostację nadawczo-odbiorczą o sile $^1/_2$ kilowata i 400 km. zasięgu. Z wiosną przystępuje się do budowy wielkiej radjostacji, przeznaczonej wyłącznie do obsługi lotnictwa komunikacyjnego. Następnie p. prezes przedstawił program dalszych prac zamierzonych w ramach budżetu na rok 1930, mianowicie o zapoczątkowaniu akcji przeciwgazowej, jej programu, zaopatrzenie w sprzęt i wyszkolenia, dalszą rozbudowę lotniska, przystąpienie do do komisji porozumiewawczej dla lotnictwa sportowego, urządzenie „Tygodnia L.O.P.P." ustalenie programu Zwyczajnego Ogólnego Zgromadzenia Sprawozdawczego i t. d.

P. dyr. dr. Żagórowski przedstawił sprawozdanie kasowe. Zmiany w budżecie referował p. radca Stopczyński, przedstawiając życzenia Zarządu Głównego w kierunku podwyższenia wydatków na propagandę i innych. Reorganizację Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej L.O.P.P. referował p. prezes D.O.K.P. Niebieszczański. Inż. Tadeusz Wereszczyński wygłosił referat o lotnictwie sportowem. Inż. dyr. Przybylski przedstawił działalność Śląskiego Klubu Pilotów i program prac. Po wyczerpaniu porządku dziennego p. prezes zebranie zamknął.

KOMITET DYR. KOL. w WARSZAWIE.

Sprawozdanie za 1929 rok.

Organizacja.

1) Skład władz Komitetu:

prezes inż. Edward Zienkiewicz,
vice-prezes — inż. Janusz Kaliński,
sekretarz — Łukasz Krycki,
skarbnik — inż. Kazimierz Zaniewski.

Członkowie Zarządu: inż. Bolesław Holc, inż. Witold Lebiedziński, inż. Eugenjusz Pancer, inż. Jan Rupiński, inż. Ludwik Żaboklicki,

Prezesi najliczniejszych Kół: Stanisław Dobrowolski, Teodor Malinowski.

Zastępcy: Kazimierz Majewski, Józef Suleciński, Władysław Wojchowski.

Komisja Rewizyjna: Jan Glass, inż. Maksymiljan Kaczorowski, Stanisław Piocer.

Zastępcy do komisji rewizyjnej: Henryk Sadkowski, Władysław Słodkowski.

Delegaci: inż. Edward Zienkiewicz, inż. Janusz Kaliński.

Zastępcy delegatów: Łukasz Krycki, inż. Kazimierz Zaniewski.

Komisja propagandowa: przewodniczący inż. Bolesław Holc, członkowie — inspektor OPG. inż. Bolesław Bogusławski, inż. Stanisław Komocki, Teodor Malinowski, inż. Józef Suleciński, Władysław Wojchowski, prelegent mgr. Stanisław Ulas.

2) Komitet posiadał Komisję Propagandową i jednego stałego prelegenta, oraz 7 prelegentów niestałych.

3) Liczba Kół na 31/XII. 1929 r. wynosiła 61, oraz Kół szkolnych 5.

4) Liczba ogólna członków na 31.XII. 1929 r. wynosiła 34650. Przybyło członków w r. 1929 — 10623.

5) Skład biura Komitetu stanowili — Kierownik biura i maszynistka.

6) Koszty administracyjne wyniosły ogółem 6336 zł. 45 gr., w tem pensja personelu 5075 zł. Na utrzymanie biura wydatków nie było.

7) Zarząd Komitetu utrzymuje stały kontakt z Kołami przez prelegenta, rozsyłanie okólników w miarę potrzeby, oraz „Lot Polski" prenumerowany dla każdego z Kół.

8) W roku 1929 rozwój LOPP. na terenie Komitetu posunął się znów znacznie naprzód głównie przez propagandę prowadzoną wśród pracowników sezonowych, oraz utworzenie Kół Szkolnych w Szkołach b. kolejowych mających lokale w budynkach kolej. i na terytorjum kolejowem.

Ilostan członków był najwyższy 1.X. mianowicie osiągnął 35430 członków Ponieważ w ostatnim kwartale roku 1929 wielu pracowników sezonowych zostało zredukowanych, ilostan ten spadł do 34650. Że ten naturalny ubytek nie jest większy zawdzięczać należy powiększeniu się ilości członków popierających w Kołach Szkolnych. Ilość członków popierających wynosiła bowiem 1154.

W ogólnym wyniku przyrost 10623 członków w roku 1929 w porównaniu z rokiem 1928 wykazuje, że na terenie Komitetu uzyskane zostały wyniki bardzo poważne i że niewielu już z pośród pracowników kolejowych Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie nie należy jeszcze do LOPP,

Propaganda.

1. *Prasowa.* Zarząd Komitetu umieszczał wzmianki, komunikaty i ilustracje w „Locie Polskim".

2) *Wydawnictwa propagandowe.* Zarząd Komitetu wydał 30000 egzemplarzy odezwy propagandowej dla pracowników kolejowych sezonowych, 1000 egz. wzoru przemówienia propagandowego p. t. „Lotnictwo, Obrona Kraju, a LOPP.", oraz wkładkę ilustrowaną do 1000 egz. broszury propagandowej L.O.P.P. Zarządu Głównego,

3) *Modelarstwo lotnicze* Zarząd Komitetu prowadził kursy modelarstwa lotniczego w szkołach technicznych b. kolejowych w Warszawie przy ul. Chmielnej i na Bródnie. Od początku roku szkolnego 1929/30 zaniechano prowadzenia kursów w szkole przy ul. Chmielnej ze względu na przynależność szkoły do terenu Komitetu Stołecznego.

Liczba uczniów w Szkole na Bródnie wynosiła 48.

Ogólne wydatki na modelarstwo lotnicze wynosiły 2361 zł. 35 gr.

4) *Odczyty.* Ilość odczytów bezpłatnych ilustrowanych przezroczami wynosiła 135, przy obecności około 17500 słuchaczy.

Ogólny koszt odczytów wynosił 4088 zł. 85 gr.

5) *Wycieczki.* W roku 1929 było zorganizowanych 15 wycieczek z ogólną ilością około 1000 osób.
1) na lotniska w Warszawie,
2) do wojskowej fabryki budowy samolotów,
3) do Instytutu Aerodynamicznego,
4) do Instytutu Chemiczno-Badawczego,
5) do fabryki Skody.

6) *Propaganda świetlna.* Zarząd Komitetu nabył film sprawozdawczy LOPP., oraz wypożyczał cały szereg filmów od Zarządu Głównego. Ogółem w roku 1929 wyświetlono na własnym aparacie 20 filmów w Kołach.

Komitet posiada 250 przezroczy i własną latarnię projekcyjną.

7) *Inne formy propagandy.* Zarząd Komitetu wydał w roku 1929 ulotkę w ilości 150000 egzemplarzy, oraz nabył 70 płócien propagandowych.

Wyszkolenie Gazowe.

1) *Szkolenie.* Zarząd Komitetu subsydjował Kurs instruktorów O.P.G. Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, na który uczęszczało 49 słuchaczy, oraz kurs dla administracji kolejowej wyższej i średniej, na który uczęszczało 51 osób.

Ogólna suma wydatków na szkolenie i podręczniki, oraz sprzęt obrony przeciwgazowej wynosiła 4925 zł 83. gr.

2) *Wagon O.P.G.* Zarząd Komitetu w roku 1929 wybudował własnym kosztem nowy wagon szkolny obrony przeciwgazowej. Wagon posiada elektryczność, gaz, ogrzewanie wodne i parowe. Ma salę wykładową. komorę gazową, przedział dla instruktora wykładowcy, przedział dla konwojenta i kabinę dla operatora filmowego. Całkowita długość wagonu wynosi 17,900 metrów, szerokość 3,100 metrów. Wagon posiada sprzęt, składający się z bojowych środków chemicznych, przyrządy do ratownictwa, meteorologji, tablice pomocnicze oparzeń gazami, ilustracje do historji walki chemicznej.

Ogólny koszt budowy wagonu wraz z instalacjami i zaopatrzeniem w sprzęt gazowy wyniesie w 1930—31 r. około 130000 zł., na rachunek których wydano w roku 1929 sumę 69711 zł. 84 gr.

Wagon OPG. 12 kwietnia 1930 r. zostanie przekazany do dyspozycji Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej.

Subsydja.

W roku 1929 Zarząd Komitetu wydał na inwestycje Instytutu Aerodynamicznego 40000 złotych.

Loterja na rzecz budowy Szkoły Pilotów w Radomiu.

Zarząd Komitetu w roku 1929 sprzedał za pośrednictwem Kół Kolejowych 15001 biletów loteryjnych na sumę 15001 zł.

Łącznie więc z wpłaconą w roku 1929 dotacją w wysokości 5000 zł. Zarząd Komitetu wpłacił do Komitetu Kieleckiena rachunek budowy Szkoły Pilotów 20001 zł.

Zdobywanie funduszów,

Dochody stałe. Wpisowe i składki członkowskie — 245916.89.

Dochody niestałe. Ofiary — 1071. Imprezy dochodowe — 981.95. Różne wpływy — 6301.80. VI Tydzień Ligi, czysty zysk — 25705.15

Prezes (—) *inż. E. Zienkiewicz.*
Sekretarz (—) *Ł. Krycki.*

Ogólne zestawienie wpływów i wydatków Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w Warszawie za rok 1929.

Wpływy.

Gotowizną w Kasie i w PKO na 1.I. 1929 r.	18031.60
Wpisowe i składki członk.	245916.89
V Tydzień Ligi	33.—
VI Tydzień Ligi	33670.45
Ofiary	1071.—
Imprezy dochodowe Kół	981.95
Różne wpływy	6301.80
Procenty	343.34
Bilety Loteryjne na Szkołę Pilotów	14945.—
Sumy Przechodnie	398.15
	321693.18

Wydatki.

Wpłacono do Zarządu Główn.	139522.82
Organizacja	2584.40
Propaganda	10982.91
VI Tydzień Ligi	7965.30
Subsydja (Instytut Aerodyn.)	40000.—
Ruchomości	760.—
Szkolenie Przeciwgazowe	4925.83
Budowa i zaopatrzenie Wagonu OPG.	69711.84
Dłużnicy	285.—
Komitet Kielecki (za bilety loteryjne)	15001.—
Koszty Administracyjne	6336.45
Sumy Przechodnie	408.15
Pozostało gotowizną w Kasie i w PKO	23209.48
	321693.18

KOMITET WOJEW. WILEŃSKI.

Dnia 8 marca b. r. odbyło się w Wilnie uroczyste zakończenie dwutygodniowego kursu obrony przeciwgazowej dla instruktorów II kateg.

Kurs ten, zorganizowany przez Wojewódzki Komitet L.O.P.P., zgromadził członków W.F. i P.W. z rozmaitych powiatów Woj. Wileńskiego i Nowogródzkiego. Wielkie zainteresowanie jakie kurs budził wśród uczestników świadczy, iż obrona przeciwgazowa kraju znajduje coraz szerszy oddźwięk i zrozumienie wśród szerokich warstw ludności cywilnej.

Ogółem kurs ukończyło 24 osoby.

KOMITETY POWIATOWE

KOMITET POW. w BARANOWICZACH.

Z działalności LOPP. w Baranowiczach. Komitet Powiatowy został zawiązany w roku 1924 i był pierwszym Komitetem LOPP na ziemi Nowogródzkiej.

Z początku rozwój postępował słabo, wobec braku doświadczenia, a także małej świadomości społeczeństwa co do zadań i celów LOPP.

Początek zmiany ku lepszemu datuje się od roku 1926, do którego to czasu Komitet posiadał 3 Koła z ilością 320 członków.

W roku 1927 Komitet rozwinął się do 13 kół z ilością 1115 członków.

Jeszcze większy rozwój udało się przeprowadzić w roku 1928, gdyż Komitet powiększył liczbę Kół do 24 z ilością członków 1600.

Obecnie Komitet posiada 26 Kół z ilością członków, jak następuje:

Lachowicze 108, Krzywoszyn 32, Nowo-Mysz 26, Mołczadź 32, Dobromyśl 67, Ostrów 25, Stołowicze 62, Horodyszcze 70, Niedźwiedzice 100, Darewo 46, Wolna 40, Małachowce 43, 78 p. piechoty 241, 26 p. ułanów 174, 9 DAK. 78, Policji 200, Miejskie 150, Nauczycielskie 30, Żydowskie 120, Pocztowców 76, Domanów 32, Hancewicze 21, Rusinowicze 40, Starostwa 56, Dobromyśl 15, Swojatycze 15.

Prócz tego Komitet posiada 7 Kół Szkolnych z ilością członków, jak następuje:

Szkoła Handlowa 146, Niedźwiedzice 25, Mołczadź 75, Darewo 40, Gimnazjum Państw. 180, Szkoła Jaglicza 21, Szkoła Konopnickiej 90.

Pracę za rok bieżący Komitet prowadził w następujących kierunkach:

a) zwiększenia ilości członków i Kół.

b) propagandy lotniczej i przeciwgazowej,

c) uświadomienie społeczeństwa,

d) budowa lotniska.

Praca organizacyjna w poszczególnych działach przedstawia się, jak następuje:

a) członków w roku bieżącym przybyło 300, nowych Kół 2,

b) jeżeli mówić o propagandzie, to przedewszystkiem należy wziąć pod uwagę pobyt ekspedycji samochodowej na terenie powiatu.

Za czas pobytu ekspedycji na terenie Komitetu zdziałano wiele i tak:

Czysty zysk przedstawia się jak następuje — w gotówce 1164 zł. 50 gr. zorganizowano nowych Kół 2, przybyło członków 185, wygłoszono odczytów 34 i zreorganizowano zarządów Kół 3.

c) Dążąc do stałego uświadamiania społeczeństwa, Komitet przeprowadził w roku bieżącym szkolenie ludności miasta, urządzając 3-dniowe kursy przeciwgazowe; wygłoszono około 30 odczytów w różnych miejscowościach.

d) Dawno zapowiedziana budowa lotniska już rozpoczęła się i lotnisko w przyszłym roku będzie zakończone.

Nawał pracy, którą Komitet przeprowadził, należy zawdzięczać Zarządom Kół, które pracują nader intensywnie. Na pierwsze miejsca wysunęły się Koła: Niedźwiedzice, Lachowicze, Stołowicze i Horodyszcze, które oprócz bieżącej swej pracy urządziły specjalne „Dnie Propagandy L.O.P.P.", dające nadzwyczajne wyniki.

Z innych Kół na wyróżnienie zasługują Małachowce.

KOMITET POW. w DĄBROWIE.

Zakończenie kursu instruktorów. W dniu 2. lutego b. r. odbyło się uroczyste zakończenie kursu instruktorów II. kat. O.P.G. w lokalu Szkoły górniczej w Dąbrowie. Ze zgłoszonych na kurs 52 osób otrzymało świadectwo ukończenia 31.

W skład Komisji egzaminacyjnej wchodzili pp. inż. Paszkowski, prezes Komitetu L.O.P.P. Dąbrowa i referent gazowy Okr. Kom., jako przewodniczący, Dr. Kazimierz Walter prof. Szkoły górniczej, por. 22. p. a. p. Stranz i insp. O.P.G. Dzioben, jako członkowie.

KOMITET POW. w ROHATYNIE.

Pokaz gazowo-lotniczy L O. P. P. w Rohatynie. Celem krzewienia wśród społeczeństwa szczytnych zamiarów LOPP odbył się z okazji „Tygodnia Ligi" pokaz gazowo-lotniczy w Rohatynie dnia 27 października przy współudziale samolotów wojskowych oraz oddziałów piechoty z kpt. Wernerem na czele.

Na rynku zebrało się około 5000 osób. Punktualnie o godzinie 12-ej po zauważeniu samolotów przez obserwatorów i po zaalarmowaniu miasta, odział wojska wraz z oddziałami przysposobienia wojskowego, strzelca i straży pożarnej utworzył zasłonę w rynku oraz zagazował miasto.

Samoloty, które przy nalocie obrzuciły miasto Rohatyn petardami, były ostrzeliwane przez oddziały przeciwlotnicze z karabinów ręcznych i maszynowych. Pozornie zagazowanych zaniósł oddział sanitarny do ośrodka zdrowia. Po przeprowadzeniu ataku i rozrzuceniu ulotek, samoloty odwiedziły miasta Bursztyn i Bołszowce.

Następnie, w czasie uroczystej akademji, wyjaśnił kpt. Kurka znaczenie obrony powietrznej i przeciwgazowej.

KOMITET POW. w ZAMOŚCIU.

Zakończenie kursu obrony przeciwgazowej w Zamościu. Dnia 14 lutego r. b, odbyło się w Zamościu uroczyste zakończenie kursu obrony przeciwgazowej i rozdanie świadectw jego słuchaczom. Kurs ten organizował Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Lublinie przy współudziale Komitetu Powiatowego w Zamościu. Z ramienia Komitetu Wojewódzkiego kurs prowadził inspektor O. P. G., p. W. Rudnicki.

KOŁA

Koło miejscowe L.O.P.P, w Ustrzykach Dolnych. W dniu 1 lutego 1930 urządziło Koło zabawę taneczną, przeznaczając z niej czysty dochód na L.O.P.P. i na dożywianie ubogiej dziatwy szkolnej. Zabawa wypadła pod każdym względem bardzo dobrze, czem miejscowe społeczeństwo dało dowód, jaką sympatją otacza to niedawno powstałe Koło.

Czysty dochód z zabawy wyniósł 205 zł. co jak na obecne miescowe stosunki, jest kwotą wcale pokaźną. Z kwoty tej 105 zł. przeznaczono na L.O.P.P. resztę zaś t. j. 100 zł. na dożywianie ubogiej dziatwy szkolnej.

IDEALNE W UŻYCIU SĄ H. ŻAKA.

PRZEMYSŁAWKA

WODA KOLOŃSKA
MYDŁO

PEŁNY EKWIPUNEK LOTNICZY

KOMBINEZONY — KURTKI
SPORTÓWKI—KOMINIARKI
RĘKAWICE—BUTY—SZALE
OKULARY—TORBY BAGAŻOWE
i t. p.

WYROBY ODZNACZONE NA P. W. K.

3 WŁASNE PATENTY

DOSTARCZA PO CENACH FABR.

KRAJOWA FABRYKA ODZIEŻY SPORTOWEJ

„VARSOVIENNE"

WARSZAWA, Marszałkowska 104 (wprost dworca)
tel. 426-29 i 239-36.

Umieszczoną obok „Tabelę miary" prosimy dokładnie wypełnić i wysłać pod naszym adresem w kopercie.

113

T U W Y C I Ą Ć

TU WYCIĄĆ

Do Fabryki „VARSOVIENNE"
WARSZAWA

Chcąc zamówić wg. niżej podanej miary .... upraszam o przysłanie mi oferty ze wzorami oraz innych danych pod adresem:

....

....

.... dn. ....

Podpis:

....

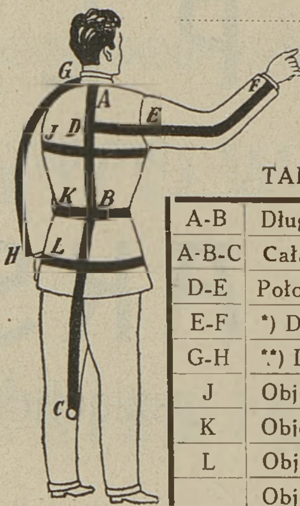


TABELA MIARY

A-B	Długość do talji cm.	
A-B-C	Cała długość cm.	
D-E	Połowa szer. plec. cm.	
E-F	*) Dług. rękawów cm.	
G-H	**) Dług. rękaw. cm	
J	Objętość piersi cm.	
K	Objętość talji cm.	
L	Objętość bioder cm.	
	Objętość szyji cm.	

*) miara rękawów zwykłych. **) miara rękawów reglanowych

Dobra Ławrów

Zygmunta Ołdakowskiego

poczta ŁUCK, sk. p. Nr. 93 na Wołyniu

Polecają alejowe czereśnie 2,20 do korony, akację białą 2,20 m. do korony, graby na szpalery, morwę białą 2-letnią. Drzewa i krzewy owocowe i ozdobne.

244

DOBRA OSTROŻEC

Augusta hr. Ledóchowskiego

poczta ŁUCK, skrz. poczt. 56.

Hodowla koni pół krwi angielskiej i pełnej krwi; hodowla świń rasy wielkiej białej angielskiej, zarodowa obora bydła nizinnego.
Młyn walcowy.

243

Pragniesz znaleźć

pracownika, urzędnika, kupić coś lub sprzedać, ożenić się, zwróć się do nas a otrzymasz bezpłatne pośrednictwo i ogłoszenia „OFERTA"

Kraków, Warszawska 17.

Na odpowiedź załącz znaczek pocztowy. 245

Psy wszystkich ras (tresowane): salonowe, myśliwskie, policyjne, owczarskie, stróże znakomite do will, osiedli fabrycznych; oraz **KOTY** rasowe poleca światowej sławy firma:

„CANISPORT"

KRAKÓW, Warszawska 17.

Na odpowiedź załączyć znaczek pocztowy za 50 groszy.

245

LOSOWANIE

W dn. 28 kwietnia r. b. wygrali premjowe bilety na przelot samolotem, w m. maju r. b. następujący prenumeratorzy roczni „LOTU POLSKIEGO"

1) Bank Zachodni w/m Fredry 6.
2) Rohn Zieliński i S-ka w/m Jerozolimska 105.
3) p. Frumas Samuel Łódź, Zachodnia 51.
4) Dyrekcja III Gimnazjum, Lwów, Batorego 5.
5) p. Łada-Łobaszewska Anna, maj. Wielich pocz. loco Kowel.
6) Dyrekcja II Seminarjum Państwowego Przemyśl,

Po upoważnienia na odbiór biletów należy się zwracać do Administracji „Lotu Polskiego", (Długa 50). Wszystkie bilety muszą być wykorzystane do dn. 31 maja b. r.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT”

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 maja do 31 maja 1930 r.

Komunikacja utrzymywana jest:	Godzina		Kierunek	Godzina		Komunikacja utrzymywana jest:
			Warszawa—Poznań			
	16,15		↓ Warszawa ↑	10,15		Codziennie za wyjątkiem niedziel
	18,30		Poznań	8,00		
			Warszawa—Lwów			
	15,45		↓ Warszawa ↑	10,45		
	18,30		Lwów	8,00		
			Warszawa—Bydgoszcz Bydgoszcz—Gdańsk			
	14,45		↓ Warszawa ↑	11,45		
	16,45		Bydgoszcz	9,45		
** Tylko wtorki, czwartki i soboty	17,15		Bydgoszcz	9,15		
* Poniedziałki, środy, i piątki.	18,30		Gdańsk	8,00		
			Warszawa—Katowice Katowice—Kraków			
	7,00		↓ Warszawa ↑	18,30		
	9,00		Katowice	16,30		
	9,30	16,15	Katowice	16,00	9,15	
	10,15	17,00	Kraków	15.15	8,30	
			Katowice—Brno Brno—Wiedeń			
	** 9,45		↓ Katowice ↑	15,45**		
	11,45		Brno	13,45		
	12,05		Brno	13,25		
	13,05		Wiedeń	12,25		
			Katowice—Wiedeń			
	* 9,45		↓ Katowice ↑	15.45*		
	12.30		Wiedeń	13,00		

TARYFY
TARIFS

I. Taryfa osobowa.
I. Tarif des passagers

II. Taryfa bagażowa i towarowa za 1 kg.
II. Tarif des bagages ou des messageries par 1 kg.

z \ do	Cena w (Tarif) en	Bydgoszcz I	Bydgoszcz II	Katowice I	Katowice II	Kraków I	Kraków II	Lwów I	Lwów II	Poznań I	Poznań II	Warszawa I	Warszawa II	Gdańsk I	Gdańsk II	Brno I	Brno II	Wien I	Wien II
Bydgoszcz	I. w złotych II. w groszach	—	—	—	90	—	120	112	120	—	—	54	60	36	40	—	130	—	140
Katowice		—	90	—	—	18	20	—	—	—	70	60	60	—	120	52	50	80	80
Kraków		—	120	18	20	—	—	—	—	—	80	70	70	—	130	66	70	92	90
Lwów		112	120	—	—	—	—	—	—	122	120	76	80	134	130	—	120	—	130
Poznań		—	—	—	70	—	80	122	120	—	—	65	70	—	60	—	130	—	140
Warszawa		54	60	60	60	70	70	76	80	65	70	—	—	81	80	100	100	122	120
Gdańsk		36	40	—	120	—	130	134	130	—	60	81	80	—	—	—	140	—	150
Brno	I-K.c. II-h	—	520	208	200	264	280	—	480	—	520	400	400	—	560	—	—	116	120
Wien	I-S a. II-gr.a.	—	110	60	60	69	70	—	100	—	90	92	90	—	130	23	20	—	—

Bilet uprawnia do zabrania bagażu podróżnego do 15 kg bezpłatnie. Bagaż cięższy przewozi się za opłatą dodatkową (taryfa towarowa). Za biletem lotu wolno również nadawać bagaż koleją (poc. pospiesz.). Pasażerowie przed podróżą mogą ubezpieczyć się w dowolnej wysokości w każdym porcie P. L. L. „Lot".

UWAGI: Senatorowie, Posłowie na Sejm, członkowie Korpusu Dyplomatycznego, oficerowie w czynnej służbie, urzędnicy państwowi i urzędnicy samorządowi Katowic za okazaniem legitymacji korzystają ze zniżki 50 proc. od normalnej ceny biletu.
Członkowie L.O.P.P. korzystać mogą ze zniżki 20 proc. po przedstawieniu dowodu członka rzeczywistego, opłacającego składki co najmniej przez 6 ostatnich miesięcy.

INFORMACJE

Warszawa Marszałkowska 138 tel. 5-71, 5-72, 5-78 Lotnisko tel. 8-50 i 8-60

Kraków Szpitalna 32 tel. 32-22 Lotnisko tel. 25-45

Lwów ul. Jagiellońska 20 tel. 45-71 Lotnisko Skniłów 29-36

Katowice Lotnisko tel. 145 i 135

Brno Brno-Letectví tel 42-66

Wiedeń Tegetthoffstrasse tel. R. 21-0-84 Lotnisko Aspern tel. 48-5-60

Poznań ul. Wały Zygmunta Starego 4. Tel. 55-16. Lotnisko-Ławica tel. 67-11.

Gdańsk—Wrzeszcz Langfuhr — tel. 415-31.

Klisze wykonała firma „Cynkograf" Warszawa, Leszno 28, tel. 320-36.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Warszawa, Moniuszki 11.